

OKRĘTY WOJENNE

www.okretywojenne.pl



Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

Nowinki floty Brunei

Krażownik „Libia”

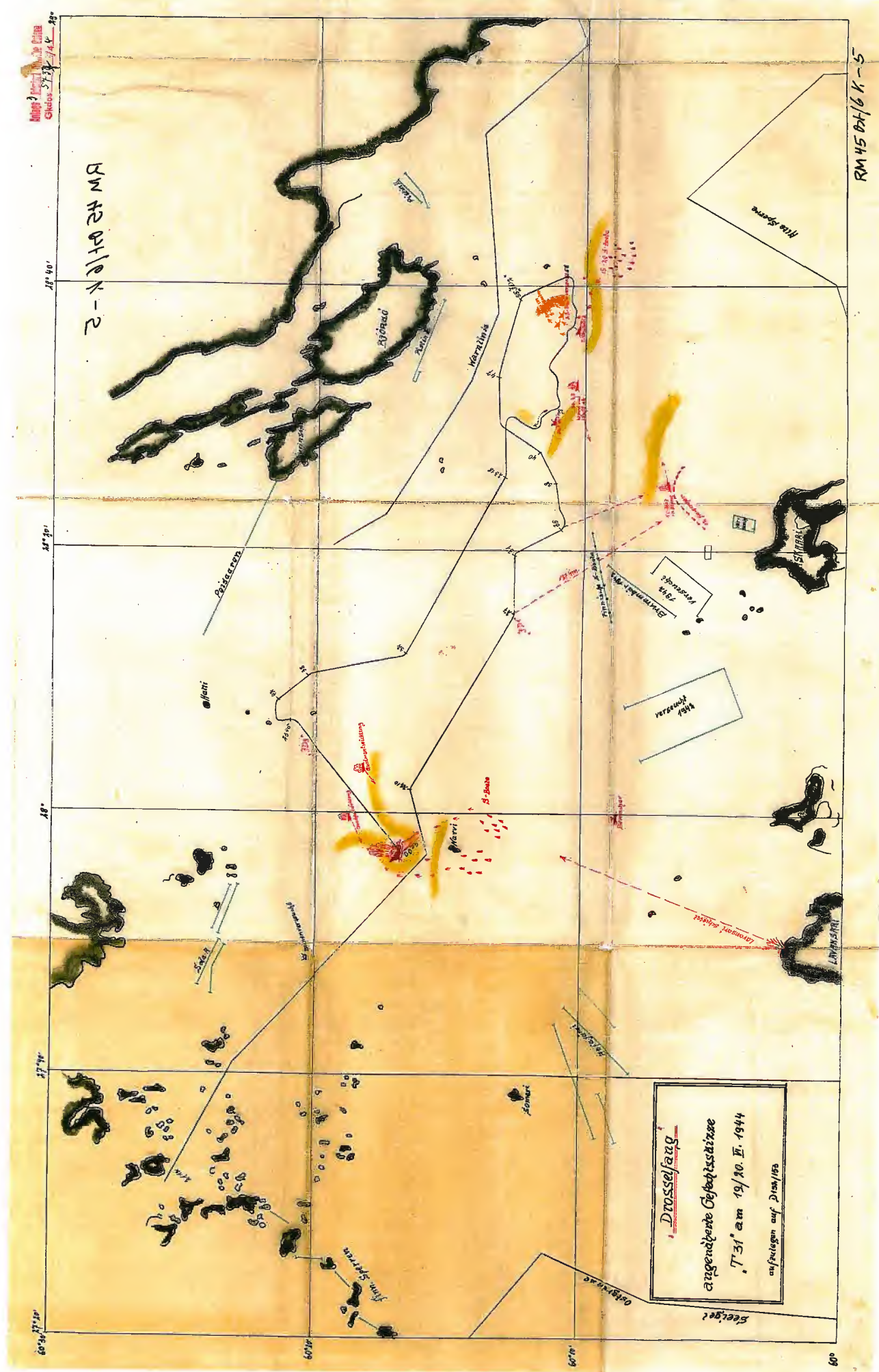


INDEKS 386138 ISSN 1231-014X



CSS „Virginia”

Mapa operacji „Drosselfang” z Militäarchiv Freiburg, nr akt RM 45 Ost / 6 K-5; sporządzona na podstawie oryginalnych akt Admirala Wschodniego Bałtyku (Admiral östliche Ostsee) Anlage 3 / Geheime Kommandosache 5737/44. Do nalożenia na niemiecką mapę morską D 152/153. Autor nieznan. Publikowana po raz pierwszy w niezmienionej formie.



Redaktor naczelny
 Jarosław Malinowski

Kolegium redakcyjne
 Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
 Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju
 Andrzej S. Bartelski, Jan Bartelski,
 Stanisław Biela, Jarosław Cichy,
 Andrzej Danilewicz, Józef Wiesław Dyskant,
 Maciej K. Franz, Przemysław Federowicz,
 Michał Glock, Tadeusz Górski,
 Krzysztof Hanuszek, Rafał Mariusz Kaczmarek,
 Jerzy Lewandowski, Oskar Myszor, Piotr Nykiel,
 Grzegorz Nowak, Grzegorz Ochmiński,
 Jarosław Palasek, Jan Radziński,
 Marek Suplat, Tomasz Walczyk

Współpracownicy zagraniczni
BELGIA
 Leo van Ginderen
CZECHY
 Ota Janeček
FRANCJA
 Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux
HISZPANIA
 Alejandro Anca Alamillo
LITWA
 Aleksandr Mitrofanov
NIEMCY
 Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
 Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,
 Zvonimir Freivogel,
 Reinhard Kramer
ROSJA
 Siergiej A. Balaikin, Nikołaj W. Mitiuckow,
 Konstantin B. Strelbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
 Arthur D. Baker III
UKRAINA
 Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij
WŁOCHY
 Maurizio Brescia, Achille Rastelli

Adres redakcji
 Wydawnictwo „Okrety Wojenne”
 Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry
 Polska/Poland tel: +48 32 384-48-61
 www.okretywojenne.pl
 e-mail: okrety@ka.home.pl

Skład, druk i oprawa:
 DRUKPOL sp. j.
 Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
 tel. 032 285 40 35, www.drukujemy.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2010
 Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
 Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
 wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
 skracania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
 zamówionych nie zwracamy.
 Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
 publikowanych artykułów, które prezentują
 wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.

Nakład: 1500 egz.

Na okładce:

Norweski kuter rakietowy *Skudd* po cere-
 monii wcielenia do służby, 28.10.2010 r.
 Fot. DCNS

W NUMERZE



Z życia flot

2

4

Juliusz Tomczak
 Historia CSS „Virginia”, część I



Ekkehard Ebermann
 Rola Marynarki Wojennej Haiti w historii
 tego kraju w latach 1804-1915, część II

13

25

Krzysztof Hanuszek
 Krążownik „Libia”

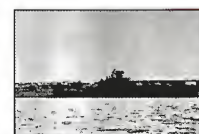


Siergiej Patjanin
 Niszczyciele typu „Tribal”, część I

31

44

Jarosław Jastrzębski
 Flota japońskich lotniskowców w latach
 1920-1945, część II



Aleksandr Mitrofanov
 USS „Pampanito”

54

62

Klaus Fisher, Jarosław Cichy, Michał Jarczyk
 Operacja „Drosselfang”, część I



Ryszard Leszczyński
 Uprowadzenie na Tajwan motorowca
 „Prezydent Gottwald”

76

85

Oskar Myszor
 Statek pięciorga imion



Hartmut Ehlers
 Tendry Bundesmarine Typu 401-403,
 część II

88

98

Anatolij N. Odajnik, Witalij W. Kostriczenko
 Lotniskowiec „Wariag”, część VI



Maciej S. Sobański
 Nowinki floty Brunei

102

Drodzy Czytelnicy

Żegnamy 2010 rok, który przejdzie do historii naszego magazynu jako rok podwójnego jubileuszu, 20-lecia wydawnictwa i wydania 100 numeru. Również nadchodzący rok 2011 będzie okazją do pokazania Wam wielu nowych tematów, w tym także pionierskich, co jest cechą naszego magazynu.

Niestety z przyczyn od nas niezależnych zmuszeni jesteśmy minimalnie podnieść cenę aby opłacić obejmujący nas podatek VAT.

W imieniu swoim i redakcji składam wszystkim Współpracownikom i Czytelnikom serdeczne podziękowania za udział w rozwoju naszego magazynu, życzę zdrowych, wesółych Świąt Bożego Narodzenia oraz Szczęśliwego Nowego Roku.

Jarosław Malinowski



Jedna z nielicznych fotografii nowego indyjskiego atomowego okrętu podwodnego Arihant. Fot. PakDef

CHINY

Największy patrolowiec

11 listopada b.r. została podpisana umowa na budowę przez Wuchang Shipbuilding Industry Company największego i najnowocześniejszego patrolowca dla Shanghai Maritime Safety Administration. Jednostka o nazwie Haixun 01 ma zostać ukończona w lipcu 2012 roku. Brak bliższych danych oprócz pojemności 5418 t i długości 128,6 m. Patrolowiec ma być przeznaczony do dozoru strefy ekonomicznej, zwalczania piractwa, akcji ratowniczych, itp.

GWINEA RÓWNIKOWA

Okręty z Korei?

Trwają negocjacje z Koreą Południową w sprawie budowy 3 korwet (patrolowców OPV?) za kwotę 90 mln USD. Jest to pokłosie wizyty prezydenta Gwinei Równikowej Teodoro Obiang Nguema w Korei Południowej.

HISZPANIA

Wodowanie Krzysztofa Kolumba

W stoczni Fene-Ferrol, należącej do Navantii, zwodowano 4 listopada b.r. fregatę typu F-100, Cristóbal Colón (F105). Jednostka zasili marynarkę wojenną Hiszpanii.



Kadłub hiszpańskiej fregaty Cristóbal Colón spływa z pochylni stoczni. Fot. Navantia

Okręty typu F-100 o wyporności pełnej 6200 t, budowane są w Hiszpanii od 1997. Pierwszy z nich, Álvaro de Bazán wszedł do służby w 2002. Obecnie pod hiszpańską banderą pływają 4 okręty tego typu. Wszystkie zostały wyposażone w system wykrywania, naprowadzania i kierowania ogniem Aegis z radarami AN/SPY-1. Rozwój jednostek realizowano we współpracy z USA.

Nowy okręt będzie spełniał identyczne zadania co 4 poprzednie jednostki. Jego głównym przeznaczeniem jest zwalczanie zagrożeń powietrznych – został wyposażony w 32 pociski RIM 66 Standard SM-2MR Block IIIA oraz 64 pociski RIM-162 ESSM. Uzbrojenie przeciwokrętowe (pociski Harpoon i działko Mk 45 kalibru 127 mm) i przeciwpodwodne (torpedy Mk 46) jest reprezentowane w porównywalnie mniejszej skali.

W budowie Cristóbal Colón zastosowano część nowych urządzeń. Zmodernizowano system Aegis, zainstalowano ostatnią z mutacji radaru Lockheed Martina, modelu 1D(V), przeznaczoną m.in. dla ostatnich serii amerykańskich niszczycieli typu Arleigh Burke. Automatyzacja pozwoliła nieznacznie zmniejszyć liczbę załogi, poprawiono również podatność obsługową.

JAPONIA

Nowy niszczyciel

13 października 2010 r. wodowano w stoczni Mitsubishi Heavy Industries Shipyard w Nagasaki niszczyciel Akizuki (DD-115). Jest to prototypowa jednostka nowego typu charakteryzująca się cechami stealth, przeznaczona do eskorty lotniskowca Hyuga (oficjalnie niszczyciel śmigłowcowy). Okręt ma wejść do służby w roku 2011. Planuje się budowę 4 kolejnych jednostek tego typu.

Dane taktyczno-techniczne jednostki są następujące: wyporność standardowa 5000 t, wyporność pełna 6800 t, wymiary 150,50 x 18,30 x 10,90 m, prędkość maksymalna 30 węzłów.

Uzbrojenie obejmuje 8 rakiet przeciwokrętowych typu 90 (2 x IV), 32 wyrzut. Niszczyciel Akizuki krótko po wodowaniu.

Fot. Shinigami



nie VLS rakiet plot. Sea Sparrow i rakietotorped ASROC, działo kal. 127 mm, 2 działka 20 mm Phalanx IB (lub zestawy Staram?), 6 wt torped 324 mm (2 x III), 2 śmigłowce SH-60, bezzałogowe drony.

NORWEGIA

„Skudd” w służbie

Od kilku dni norweska marynarka wojenna posiada już dwa seryjne, kutry typu *Skjold*. 28 października przekazano marynarce *Skudd* (P962).

Pierwsza jednostka typu *Skjold*, została przyjęta do służby w 1999. Jako okręt doświadczalny, służył do cyklu prób i badań, wzbudzając zainteresowanie wielu państw, w tym USA. *Skjold* przy długości 47,5 m i wyporności jedynie 270 t, osiąga prędkość 55 w. Jego seryjni następcy zdolni są do płynięcia z prędkością 60 w.

Okręt zawdzięcza to konstrukcji kadłuba – połączeniu katamaranu i poduszki – oraz silnemu układowi napędowemu. Składa się on z czterech turbin gazowych Pratt & Whitney: pary o mocy 5400 KM każda oraz dwóch słabszych, o mocy 2700 KM każdy. Do manewrów portowych służy para diesli MTU 6R TE92 (o łącznej mocy 1000 KM). Ich producent dostarczył również dwa silniki wentylatorowe do stworzenia poduszki powietrznej między burtami kadłuba.

Przy tak niewielkich rozmiarach i minimalnym, metrowym zanurzeniu, okręty zostały wyposażone w nowoczesne systemy rozpoznania i silne uzbrojenie, składające się z 8 pocisków przeciwokrętowych Kongsberga NSM o zasięgu ponad 150 km, podwójnej wyrzutni pocisków przeciwlotniczych krótkiego zasięgu Mistral (w przyszłości) i dział morskiego Oto Melara 76 mm Super Rapid.

W lipcu 2003 podpisano umowę o budowie 5 jednostek seryjnych. 9 września bieżącego roku pierwsza z nich, *Storm* (P961), została oficjalnie przekazana marynarce wojennej, co poprzedziły serie finalnych prób systemów samoobrony i dział okrętowego. Pozostałe jednostki trafią do odbiorcy przed końcem 2011.

Okręty budowane są przez stocznice Umoe Mandal, we współpracy z Kongsbergiem Defence & Aerospace oraz DCNS.

ROSJA

Wodowanie „Gorszkowa”

W stoczni Siewiernaja Wierf w St. Petersburgu wodowano pierwszy od upadku ZSRS rosyjski okręt dalekiego zasięgu – fregatę proj. 22350 *Admirał Gorszkow*.

Stępkę pod okręt położono w 2006. W dniu wodowania zaawansowanie prac nad jego budową szacuje się na 40%. Fregata *Admirał flota Siemiej Gorszkow* ma wejść do służby operacyjnej w WMF w 2011. Trafi do Floty Bałtyckiej.

W najbliższych 10 latach WMF ma otrzymać 10 fregat proj. 22350 (w ciągu 15-20 lat ma ich powstać w sumie 20) kosztujących po ok. 400 mln USD. Dwie

Amerykański niszczyciel rakietowy *Jason Dunham*.

Fot. General Dynamics-Bath Iron Work



Ceremonia wydokowania kadłuba fregaty *Admirał Gorszkow*.

Fot. Dmitrij Koszcziejew

z nich – *Admirał Gorszkow* i *Admirał Kasatonow* są budowane w stoczni Siewiernaja Wierf. Stępkę pod *Admirała Kasatonowa* położono w 2009. Okręt ma być przekazany flocie w 2012.

Fregaty proj. 22350 mają stanowić w najbliższych latach podstawowe okręty WMF strefy oceanicznej. Będą służyć we wszystkich czterech flotach rosyjskiej marynarki wojennej.

Admirał Gorszkow to fregata o wyporności 4,5 tys. ton. Rozwija prędkość do 29 w, a jej zasięg wynosi 4 tys. Mm. Na pokładzie fregata może przewozić śmigłowce Ka-32. Załogę stanowi ok. 200 marynarzy.

USA

DDG-109 w służbie

13 listopada b.r. został wcielony do służby niszczyciel rakietowy *Jason Dunham* (DDG-109) będący 59 jednostką typu *Arleigh Burke* wchodząca w skład amerykańskiej floty.

Jednostka została nazwana na cześć kaprała Jasona L. Dunhama, pierwszego żołnierza Piechoty Morskiej odznaczonego Medalem Honoru za zasługi podczas operacji „Irak Freedom”.

Okręt będzie zdolny do zwalczania celów morskich, lotniczych oraz naziemnych. Jako jednostka wyposażona w radar SPY oraz pociski SM2 może być przystosowana do rażenia pocisków balistycznych. Jako pierwszy dowódca obejmie okręt komandor porucznik M. Scott Sciretta.

WIELKA BRYTANIA

Cięcia budżetowe Royal Navy

Kryzys gospodarczy i nadmierne wydatki na wojnę w Afganistanie dają się we znaki brytyjskiemu budżetowi obronemu. Aby uzyskać oszczędności minister obrony zaproponował duże cięcia, szczególnie Royal Navy. Obejmują one m.in.;

Wycofanie ze służby do kwietnia 2011 roku lotniskowca *Ark Royal*, 4 fregat typu 22 oraz samolotów Sea Harrier.

Wycofanie ze służby do marca 2012 roku jednego uniwersalnego okrętu desantowego typu *Albion* i jednego typu *Bay (Largs Bay)*.

Redukcję stanu personelu do kwietnia 2015 roku o 5000 ludzi.

Plany te zostały już oprotetowane przez admiralację, która uważa, że wycofanie ze służby samolotów Sea Harrier pozbawia lotniskowców ich głównej broni i sabotuje plany obrony Falklandów.

Opracowali: Serwis AL Altair, Jarosław Malinowski



część I

CSS Virginia taranuje USS Cumberland, wyobrażenie bitwy według ryciny z epoki.

Fot. U.S. Naval Historical Center

Pancernik wielkich nadziei – CSS „Virginia”

Stephen Mallory i pancerniki

Rodząca się flota Skonfederowanych Stanów Ameryki Północnej nie mogła się równać pod względem liczebności z US Navy. Nie pozwalały na to ani potencjał nowego państwa, ani też skromne możliwości jego budownictwa okrętowego. Mianowany przez prezydenta Jeffersona Davisa w lutym 1861 roku sekretarz marynarki, Stephen Russell Mallory, w pełni zdawał sobie z tego sprawę. Mallory uznał, że młoda CS Navy potrzebuje nie drewnianych okrętów wojennych, lecz pancerników. Zaledwie w trzy tygodnie po wybuchu wojny napisał on do przewodniczącego Komitetu



ds. Marynarki Wojennej, C. M. Conrada, o konieczności pozyskania pancernego okrętu wojennego: *Uważam kwestię posiadanie pancernego okrętu wojennego za sprawę najwyższej wagi. Obecnie jednostka tego rodzaju byłaby w stanie bez przeszkód pływać wzdłuż wybrzeża Stanów Zjednoczonych, zapobiegać działaniom blokadowym oraz nawiązać walkę z całą ich marynarką wojenną ze znaczną szansą na odniesienie zwycięstwa. Ponieważ zdaniem Mallory'ego w razie podjęcia próby budowy floty złożonej z drewnianych okrętów, siły morskie Konfederacji były z góry skazane na klęskę, dysproporcja liczebna może zostać zrównoważona niewrażliwością na ciosy; tak więc nie tylko ekonomia, ale i perspektywa zwycięstwa na morzu potwierdzają słuszność zwalczania drewna żelazem, bez względu na początkowe koszty.*¹

Idea pancernego okrętu wojennego nie była na gruncie amerykańskim nowością. Już podczas wojny z Wielką Brytanią w 1812 roku John Stevens Jr. z New Jersey przedstawił projekt opancerzonej jednostki o długości 70 stóp (21,3 m), o napędzie parowym i wyposażonej w śrubę, której uzbrojenie stanowić miało jedno działo dużego wagomiaru. US Navy nie wykazała jednak

wówczas zainteresowania jego pomysłem. Koncepcja opancerzonego okrętu powróciła w latach 30-tych XIX wieku. Upowszechnienie się napędu parowego w połączeniu z udoskonaleniem artylerii okrętowej pociągnęło za sobą dążenie do osłonięcia wrażliwej maszyny i kół łopatkowych przed ostrzałem. Rozpoczęcie w 1842 roku budowy tzw. „baterii Stevensa” było niewątpliwie posunięciem śmiałym i nowatorskim, jednakże jednostka ta nigdy nie weszła do służby. Budowa tego potężnego, długiego na 400 stóp (122 m) okrętu pochłonęła ponad 700 000 dolarów jeszcze zanim przystąpiono do instalowania kotłów i opancerzenia. Program jego budowy przeciągał się w nieskończoność i został anulowany dopiero w 1885 roku. Podczas gdy US Navy traciła czas i środki na ów niefortunny projekt, po drugiej stronie Atlantyku powstały pierwsze z prawdziwego zdarzenia okręty pancerne – francuska fregata *Gloire* i brytyjski *Warrior*.

Argumentacja sekretarza marynarki skłoniła kongres Konfederacji do uchwalenia w maju 1861 roku ustawy o przeznaczeniu 2 milionów dolarów

Stephen Mallory.

Fot. U.S. Naval Historical Center

1. Mallory do Conrada, *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion (ORN)*, Series II – Volume 2, s. 69; Symmonds, Craig L., *The Civil War at Sea*, Oxford 2009, ss. 13-15.

na zakup pancerników w stocznich europejskich. W ostatecznym rozrachunku wysiłki konfederackich agentów zakończyły się fiaskiem: nie udało się zakupić fregaty klasy *Gloire* we Francji, a spośród trzech jednostek budowanych w Wielkiej Brytanii, ostatecznie dwie zasiły Royal Navy, a trzecia – marynarke duńską. Jedynie na budowanym w stoczni w Bordeaux pancerniku *Stonewall* podniesiono banderę wojenną Konfederacji; nastąpiło to jednak zbyt późno, by okręt ten wywarł poważniejszy wpływ na przebieg działań wojennych. Bliźniak *Stonewalla* został sprzedany przez tą stocznice marynarce pruskiej.

Na szczęście dla CS Navy, równolegle z próbami zakupu okrętów po drugiej stronie Atlantyku, Mallory podjął starania o zbudowanie okrętów pancernych na Południu. Na początku czerwca 1861 roku polecił on porucznikowi Johnowi M. Brooke’owi zaprojektowanie pancernego okrętu wojennego. Projekt Brooke’a przewidywał zaopatrzenie okrętu w osłonę w postaci warstwy drewna grubości dwóch stóp, obłożoną płytami żelaznymi grubości „trzech lub więcej” cali. Powstała w ten sposób opancerzona kazamata miała rozciągać się na całej długości kadłuba; jej ściany miały być nachylone pod największym możliwym kątem i sięgać dwie stopy poniżej linii wodnej. Brooke szybko zmodyfikował swój pierwotny projekt, zmniejszając proporcje długości kazamaty do kadłuba okrętu – w ostatecznej wersji kazamata miała obejmować śródokręcie, podczas gdy dziób i rufa pozostawałyby nieopancerzone. Dzięki temu miała się zwiększyć stabilność i szybkość jednostki. Plany okrętu o takim kształcie zostały przedstawione Mallory’emu, któ-

ry zaakceptował ów projekt. Ponieważ przysłany ze stoczni w Norfolk mechanik nie spełnił oczekiwań Brooke’a, Mallory przychylił się do ponowionej prośby o wezwanie do Richmond doświadczanego stocznio-wca, Johna L. Portera, oraz inżyniera Williama P. Williamsona. Porter już w 1846 roku opracował własny model okrętu pancernego – jednostki płaskodennej, z kazamatą pancerną na całej długości kadłuba – jednakże w 1861 roku, z polecenia Mallory’ego prace trzysobowego zespołu skupiły się na projekcie Brooke’a.

Już wiosną 1862 roku na łamach prasy Porter inaczej przedstawiali swój udział w powstaniu wspólnego projektu pancernika. Spór pomiędzy nim a Brooke’em przeciągał się na lata powojenne. Jego rozstrzygnięcie wykracza poza ramy tego artykułu, niemniej jednak warto zaznaczyć, że Izba Reprezentantów Kongresu Konfederacji, na podstawie świadectwa Mallory’ego, przyznała patent Brooke’owi. Również porucznik Catesby ap Roger Jones pisał o Brooke’u jako autorze pomysłu kształtu CSS *Virginia*.

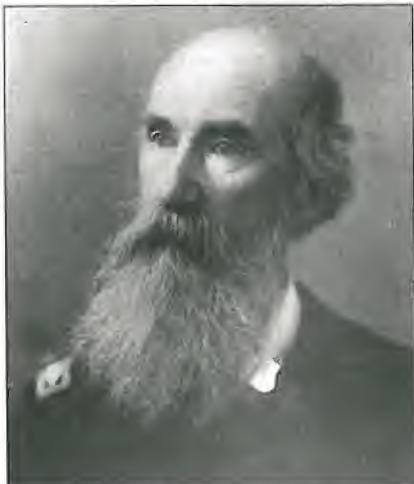
Na samym początku prac pojawiły się problemy. Podczas gdy Porter zajął się wykonaniem szczegółowych planów jednostki, Williamson i Brooke próbowali znaleźć maszynę parową i kotły dla projektowanego pancernika. Udali się w tym celu do największej na Południu walcowni Tredegar Iron Works (w Richmond w stanie Wirginia) gdzie zostali poinformowani, że maszyny spełniające ich wymagania nie sposób będzie znaleźć w całej Konfederacji. Wtedy to Williamson zaproponował Brooke’owi wykorzystanie istniejącej siłowni, pochodzącej ze zdobytej federalnej fregaty USS *Merrimack*.²

USS „Merrimack”

20 kwietnia 1861 roku oddziały stanowe z Wirginii pod dowództwem gen. William B. Taliaferro zdobyły Norfolk i bazę i stocznice marynarki Gosport Navy Yard. Chociaż wycofujące się oddziały federalne zdołały częściowo zniszczyć infrastrukturę bazy, w ręce Konfederatów wpadło aż 1198 dział (w tym 52 nowe gładkolufowe działa Dahlgrena o kalibrze 9 cali) oraz wypalone, osadzone na dnie wraki ośmiu okrętów – m.in. fregaty parowej USS *Merrimack*. Ciężkie działa były szczególnie cenną zdobyczą; umożliwiły one później wyposażenie baterii broniących całego wybrzeża i głównych rzek Konfederacji, jak również uzbrojenie wielu jej okrętów wojennych. Marynarka wojenna stanu Wirginia (Norfolk zostało zajęte przez oddziały stanowe jeszcze przed przystąpieniem tego stanu do Konfederacji) rozpoczęła podnoszenie z dna przejętych jednostek. Pod koniec maja *Merrimack* został podniesiony i wyholowany do suchego doku.³

Merrimack była jedną z pięciu – obok *Colorado*, *Ranoke*, *Minnesota* i *Wabash* – parowych fregat zbudowanych w latach 1854-1855. Konstrukcja kadłuba wzorowano na wcześniejszych fregatach klasy *Congress*. *Merrimack* mierzył 256 stóp (78 m) długości i 50 stóp (15,2 m) szerokości; uzbrojenie stanowiło 40 dział, przy czym istniała możliwość uzbrojenia okrętu nawet w 60 dział. W momencie wejścia do służby w grudniu 1855 roku jednostka posiadała imponujące, jak na tę klasę okrętu, wymiary i uzbrojenie. Związka to ostatnie wywarło wielkie wrażenie na obserwatorach podczas wizyty okrętu w Wielkiej Brytanii w 1856 roku. W czasie służby szybko jednak wyszły na jaw poważne mankamenty okrętu. Głębokie zanurzenie – 23 stopy i 9 cali (7,3 m) przy uzbrojeniu złożonym z 40 dział – uniemożliwiało jej operowanie z ogromnej większości portów w kraju. Maszyna *Merrimacka* okazała się bardzo zawodna i nie spełniała oczekiwań – zamiast optymistycznie zakładanych 9,5 węzłów, osiągnęła jedynie około 6 węzłów przy użyciu samego napędu parowego. Brytyjczycy dostrzegli tę wadę, która w dużym stopniu niwelowała korzyści wynikające z silnego uzbroje-

Jon M. Brooke. Fot. U.S. Naval Historical Center



John L. Porter. Fot. U.S. Naval Historical Center



2. Brooke, John M., „The Plan and Construction of the Merrimack” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I, s. 715-716; przesłuchanie Brooke’a, ORN, Series II - Volume 1, s. 783-784.

3. Forrest do Lee, OR, Volume 2, s. 894; Lee do Letchera, OR, Volume 2, s. 928-929.



USS Merrimack płonie po osadzeniu na dnie – Norfolk, Wirginia, 20 kwietnia 1861 roku.
Fot. U.S. Naval Historical Center

nia, bowiem fregata nie posiadała wystarczającej prędkości, by uciec przed okrętami liniowymi. W momencie wybuchu wojny jej maszynyria znajdowała się w opłakanym stanie i dlatego też okręt nie mógł o własnych siłach opuścić Gosport. Odpowiedzialny za zniszczenie jednostki oficer US Navy popełnił błąd, równocześnie podpalając i osadzając ją na dnie, w efekcie czego płomienie nie dosięgły zalanej dolnej części kadłuba, co umożliwiło jego późniejsze wykorzystanie przez konfederatów.

Zdaniem Williamsona, w wypadku wykorzystania maszyn Merrimacka, konstruowanie nowego kadłuba nie byłoby opłacalne, ponieważ i tak nie dałoby się zmniejszyć zanurzenia okrętu. Nie widząc innego wyboru, 25 czerwca 1861 roku Brooke, Porter i Williamson przedłożyli Mallory'emu raport, w którym streścili powody, dla których należało wykorzystać kadłub fregaty:

(...) naszym zdaniem, fregata parowa Merrimack, która z powodu pożaru nie nadaje się do wykorzystania w inny sposób z racji bardzo wysokich kosztów wiążących się z jej przebudową (...) uzbrojona w 10 ciężkich dział – 2 pościgowe, 8 na burtach – stanowiących jej oryginalną baterię, oraz ponieważ nie jesteśmy w stanie pozyskać odpowiedniej maszyny i kotłów, a ich skonstruowanie zajęłoby zbyt wiele czasu, wygląda na to, że stanowi nasza jedyną szansę na uzyskanie odpowiedniej jednostki w krótkim czasie. Ponieważ dno kadłuba, kotły oraz ciężkie i kosztowne elementy maszyny ucierpia-

ły w niewielkim tylko stopniu, koszty budowy wyniosą około jednej trzeciej sumy potrzebnej do zbudowania takiej jednostki od podstaw.⁴

Według wstępnych szacunków koszt konwersji Merrimacka miał wynieść 110 000 dolarów. Szczegółowe obliczenia, dokonane przez Portera i Williamsona, wykazały kwotę 172 523 dolarów. W liście do prezydenta Jeffersona Davisa, Mallory szacował koszt przywrócenia Merrimacka do służby jako drewnianej fregaty na 450 000 dolarów, zaznaczając przy tym, że okręt taki byłby dla konfederatów praktycznie bezużyteczny. Tak więc przebudowa częściowo wypalonego kadłuba umożliwiała stworzenie mniejszym kosztem jednostki lepiej odpowiadającej potrzebom CS Navy.⁵

Narodziny CSS „Virginia”

Mallory zaakceptował ten wybór i 11 lipca wydał rozkaz dla flag-officera⁶ F. Forresta w Gosport Navy Yard, który na jego mocy miał prowadzić prace nad konwersją Merrimacka pod nadzorem trzysobowego zespołu. Porter zajął się przeprojektowaniem kadłuba; Williamson – maszynami, podczas gdy Brooke udał się do Richmond, aby nadzorować prace nad opancerzeniem i uzbrojeniem. Sekretarz marynarki nalegał na pośpiech, mimo to jednak, z powodu braku odpowiedniej liczby wykwalifikowanej siły roboczej oraz odpowiednich narzędzi, a także opóźnień w dostawach materiałów, prace przeciągały się, po-

mimo entuzjastycznej postawy robotników stoczniowych. W styczniu 1862 roku, w liście do Forresta, 81 z nich podjęło się pracować każdego dnia, do godziny 20:00, za darmo, aby w ten sposób przysłużyć się sprawie Konfederacji Południa.⁷

Po przeróbkach, kadłub mierzył 263 stopy długości (80,1 m) i 51 stóp (15,5 m) szerokości; zanurzenie wynosiło 22 stopy (6,7 m); dokładnie, według Portera – 21 stóp na wysokości dziobu i 22 stopy na wysokości rufy. Maszyny sprawiały takie same problemy, jak wtedy, kiedy napędzały Merrimacka; osadzenie fregaty na dnie basenu portowego w Norfolk tylko pogorszyło ich i tak fatalny stan techniczny. Jak się okazało, okręt wykazywał się ponadto bardzo słabą zwrotnością – wykonanie zwrotu o 180 stopni zabierało mu od 30 do 40 minut.

Znajdująca się na śródkręciu pancerna kazamata o długości 178 stóp (54,2 m), była zaokrąglona na obu końcach, a jej ściany pochylone pod kątem 35 stopni, chroniąc długi na 167 (50,9 m) stóp pokład artyleryjski. Dinwiddie B. Phillips, chirurg okrętowy Virginii, porównał jej kształt do ogromnego żółwia, z wielkim okrągłym konim wystającym mniej więcej w połowie grzbietu⁸. Zakładano, że przy pełnym bojowym obciążeniu okrętu, dziób, rufa oraz nieopancerzona część kadłuba śródkręcia znajdować się będą pod wodą, ponad powierzchnię której wystawać miała tylko kazamata. Zgodnie z projektem Brooke'a, pancierz miał sięgać na dwie stopy poniżej linii wodnej; w praktyce, okazało się że sięga zaledwie na jedną stopę. Według niektórych przekazów, wskutek kłopotów z odpowiednim wyważeniem jednostki, ponad powierzchnię wody wystawała także niechroniona część kadłuba.

Płyty pancerza, o łącznej masie ponad 723 ton, trzeba było transportować do Norfolk z Richmond, gdzie znajdowała się wytwarzające je walcownia Tredegar Iron Works. Samo żelazo było różnego pochodzenia – szyny z nie uży-

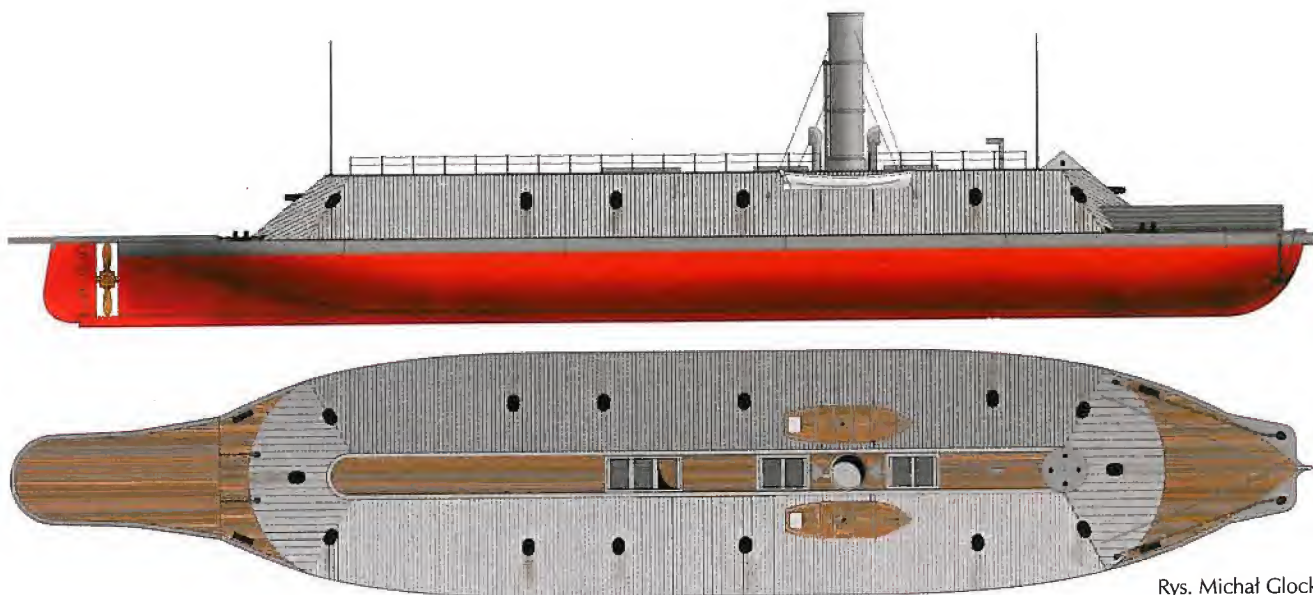
4. Porter, John L., „The Plan and Construction of the Merrimack. Pt II” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol I, s. 717.

5. Nelson, J. N., *Reign of Iron. The Story of the First Battling Ironclads*, s. 96-97.

6. w CS Navy był to stopień oficerski przyznawany starszym kapitanom, którzy dowodzili oprócz własnej jednostki, także całym zespołem okrętów.

7. Moore, Frank, *The Rebellion Record: A Diary of American Events. Vol. 4. Jan 62 - May 62*, New York 1862: „Poetry, Rumors, and Incidents”, s. 37.

8. Phillips, Dinwiddie B.: „Notes on The Monitor/Merrimack Fight”, (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I, s. 718.



Rys. Michał Glock

wanych linii kolejowych na Południu oraz zdobyczne, zerwane przez oddziały gen. Thomasa J. „Stonewalla” Jacksona w czasie kampanii w Dolinie Shenandoah; stare narzędzia, elementy spalonych okrętów oraz przestarzałe działa z Gosport Navy Yard (tą drogą uzyskano ok. 300 ton). Montaż płyt pancernych uległ znacznemu opóźnieniu, wskutek przestojów w dostawach. Pod koniec grudnia 1861 roku opancerzona była tylko niewielka część kazamaty od strony rufy.⁹

Mallory i Brooke wiedzieli o testach wytrzymałości płyt pancernych, przeprowadzanych przez Royal Navy, nie znali jednak dokładnych danych uzyskanych w ten sposób. Brooke zmuszony był przeprowadzić własne testy odporności płyt na ostrzał, które miały miejsce w październiku 1861 roku. Aby zachować ich wyniki w tajemnicy, dokonano

ich z dala od oczu dziennikarzy, na wyspie James. Na początku października przygotowano pierwszy cel, mający reprezentować planowany pancierz Virginii: 24-calowa warstwa drewna pokryta 3 calami (3 jednocalowe warstwy) żelaza. Do tak skonstruowanego celu strzelano litą kulą z 8-calowego działła gładkolufowego, z użyciem ładunku miotającego o masie 10 funtów, z odległości 300 jardów. Test wykazał słabość planowanego pancierza, bowiem pocisk przebił żelazo i wbił się na 3 cale w głąb warstwy drewna. Zmodyfikowano więc cel, pokrywając drewno dwoma warstwami płyt o grubości 2 cali. Tym razem pociski (w tym cięższe, 70-funtowe, wystrzelone z działła 9-calowego) przebiły pierwszą warstwę żelaznych płyt i uszkodziły drugą; nie naruszyły jednak warstwy drewna. W rezultacie tych prób i po konsultacji z Porterem, który stwierdził, że obciążenie kadłuba dodatkowym opancerzeniem jest dopuszczalne, konstruktorzy postanowili zwiększyć jego grubość do 4 cali.

Poszczególne płyty pancierza miały szerokość 8 cali, różniły się jednak grubością. Pierwsze partie miały grubość 1 cala, ale ponad 2/3 z płyt pokrywających okręt, pochodzące z późniejszych dostaw, kiedy to Brooke, w wyniku opisanych wyżej testów, zdecydował się na pancierz 4-calowy, a w Tredegar Iron Works dopracowano odpowiednią technologię, miały grubość 2 cali; pancierz żelazny składał się więc w większości z dwóch warstw. Dalsze wzmocnienie zapewniała trzy warstwy drewna o łącznej grubości 24 cali – od zewnątrz była to warstwa dębiny (4 cale) oraz dwie warstwy drewna sosnowego, o gru-

bości odpowiednio 8 i 12 cali. Dla porównania, brytyjski *Warrior* był chroniony przez pancierz o grubości 4,25 cala, wzmocniony 18 calami drewna. Opancerzenie *Virginii* 2-calowymi płytami było nie lada osiągnięciem, biorąc pod uwagę zarówno kondycję przemysłu Konfederacji, jak i fakt, iż większość budowanych później monitorów Unii opancerzona była kilkoma warstwami płyt o grubości 1 cala.¹⁰

Każda z 14 furty działowe miały otrzymać pancerną osłonę. Porter nakazał również wykonanie dwóch pancernych osłon, po jednej na dziób i na rufę, mających chronić sterówkę i stanowisko dowodzenia. Każda z nich została odlana z żelaza, jej ściany miały grubość 12 cali i została zaopatrzona w cztery szczeliny obserwacyjne.

Główne uzbrojenie stanowiły 2 gwinutowane, odprzodowe działa Brooke’a, kal. 7 cali, umieszczone pojedynczo na dziobie i na rufie. Każde z nich mogło prowadzić ogień przez jedną z trzech furt działowych. Działa te powstały poprzez nagwintowanie luf 9-calowych dział Dahlgrena i zaopatrzone były w pierścienie wokół komory, które, zwiększając wytrzymałość, miały umożliwić wystrzeliwanie litych pocisków. Baterie burtowe wyposażono w 2 gwinutowane, odprzodowe działa Brooke’a,

Porucznik Catesby ap Roger Jones.

Fot. U.S. Naval Historical Center



9. Porter, J. L., „The Plan and Construction...”, s. 717; Wood, J. T., „The First Fight...”, s. 696; Nelson, J. N., *Reign of Iron...*, s. 164.

10. Jones, C. ap R., *Construction of the CSS Virginia*; Porter, J. L., „The Plan and Construction...”, ss. 717; Nelson, J. N., *Reign of Iron...*, s. 110-112; Porter, John W. H.: *A Record of Events in Norfolk County, from April 19, 1861, to May 10, 1862, with a History of Soldiers and Sailors of Norfolk County, Norfolk City and Portsmouth who Served in the Confederate Army or Navy*, Portsmouth 1892, s. 335.



Admirał Franklin Buchanan.

Fot. U.S. Naval Historical Center

kal. 6,4 cala oraz 6 gładkolufowych, odprzodowych dział Dahlgrena kal. 9 cali. Gwintowane 7- i 6,4-calówki wyprodukowano w Tredegar Iron Works, podczas gdy gładkolufowe 9-calówki Dahlgrena stanowiły wcześniej uzbrojenie USS *Merrimack*. Istniała również możliwość umieszczenia na pancerniku dwóch haubic 12 funtowych; prawdopodobnie jednak nie zainstalowano ich przed 8 marca.

Podobnie jak w przypadku opancerzenia, równoległe z postępem prac przy kadłubie trwały testy uzbrojenia. *Virginia* miała priorytetowy dostęp do zapasów prochu, niemniej jednak dowodzący artylerią okrętową porucznik Catesby ap Roger Jones miał do dyspozycji tylko 300 funtów prochu, przy czym działa przeznaczone do uzbrojenia okrętu potrzebowały ładunków miotających o masie od 8 do 13 funtów. Pociski były również produkowane w Tredegar Iron Works i wysyłane na bieżąco do Norfolk w partiach po 50 sztuk. Zapas amunicji pancernika był kompletowany z myślą o walce z drewnianymi jednostkami wroga, dlatego też większość pocisków stanowiły granaty; niewielką liczbę litych kul do 9-calówek przeznaczono do rozgrzania i wywołania pożarów na drewnianych jednostkach przeciwnika. Uzbrojenie okrętu uzupełniał mierzący 4 stopy taran dziobowy, o masie 1500 funtów. Taran zanurzony był 2 stopy poniżej linii wodnej.¹¹

Okręt oficjalnie wszedł do służby jako CSS *Virginia* 17 lutego 1862 roku. Jednakże zarówno w ówczesnych dokumentach, jak i prywatnej korespondencji, znacznie częściej figurował jako *Merrimack* (często można się też spotkać z błędną pisownią „*Merrimac*”). Warto również zaznaczyć, że *Virginia* nie była pierwszym pancernikiem, jaki wszedł do służby w CS Navy – wcześniej w Nowym Orleanie dokonano przerób-

ki holownika *Enoch Train* i w ten sposób powstał CSS *Manassas*.

24 lutego Mallory powierzył dowodzenie Dywizjonu Rzeki James flag-officerowi Franklinowi Buchananowi. Jeden z jego podkomendnych scharakteryzował Buchanana jako oficera pełnego energii, który łączył śmiałość i odwagę z wielkim profesjonalizmem¹². Nowy dowódca konfederackiego zespołu był przed wojną założycielem i pierwszym komendantem Akademii Marynarki w Annapolis. Mallory pozostawił Buchananowi wolną rękę: mógł podnieść swoją flagę na CSS *Virginia*, bądź też na jakimkolwiek innym okręcie dywizjonu; było jednak oczywiste, że jednostką flagową zostanie pancernik. Pozostałymi okrętami, które znalazły się pod rozkazami Buchanana, były boczno-kołowe kanonierki *Patrick Henry* (1300 ton, 10 dział) i *Jamestown* (1500 ton, 2 działa); uzbrojone holowniki *Teaser* (1 dział) i *Beaufort* (1 dział) oraz kanonierka *Raleigh* (65 ton, 1 dział); wszystkie te okręty posiadały napęd parowy. Sekretarz marynarki nakreślił również swoje poglądy na sposób użycia i oczekiwania wobec pancernika:

Virginia stanowi nową jakość w dziedzinie budownictwa okrętowego, jest niesprawdzona, jej potencjał pozostaje nieznan, a Departament [Marynarki] nie wydaje szczegółowych rozkazów, dotyczących jej użycia przeciwko nieprzyjacielowi. Jej siła jako taranowiec jest uznawana za bardzo dużą i pokłada się nadzieję, że będzie pan w stanie poddać ją próbie.

Podobnie jak atak na bagnety piechoty, ten rodzaj ataku, (...) jest szczególnie zalecany w związku z obecnym niedostatkiem amunicji. Może on też być szczególnie

niszczycielski w nocy, przeciwko wrogowi stojącemu na kotwicy.

Nawet bez dział, okręt jest potężnym taranowcem.

*Gdyby udało się panu minąć Old Point i wykonać śmiały rejs w górę Potomaku aż do Waszyngtonu, jego wpływ na nastroje społeczne będzie ważny dla Sprawy. (...)*¹³

Mallory pokładał więc w *Virginii* wielkie nadzieje, równocześnie najwyraźniej nie zdając sobie sprawy z jej ograniczeń. Jej głębokie zanurzenie, zawodne maszyny i ogromne zużycie węgla wykluczały możliwość bezpośredniego zagrożenia stolicy Unii. Niemniej jednak, jak pokazały późniejsze wypadki, okręt był jak najbardziej zdolny do zadania wrogowi ciosu i wzbudzenia u niego paniki.

Pomimo starań o utrzymanie ich w tajemnicy, prace nad konwersją *Merrimacka* nie stanowiły tajemnicy dla rządu i marynarki wojennej Unii. W sierpniu 1861 roku Północ zareagowała własnym programem budowy pancerników. Kwota oddana do dyspozycji powołanej przez sekretarza marynarki Unii, Gideona Wellesa, komisji ds. pancerników, wynosiła 1,5 miliona dolarów, co odpowiadało mniej więcej 300 tysiącom funtów; taką kwotę stanowiły koszty budowy brytyjskiej fregaty pancerniej *Warrior*. W odróżnieniu od dysponującej skromnymi środkami CS Navy, marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych mogła sobie pozwolić na eksperymentowanie z różnymi typami okrętów pancernych. W rezultacie powstały trzy róż-

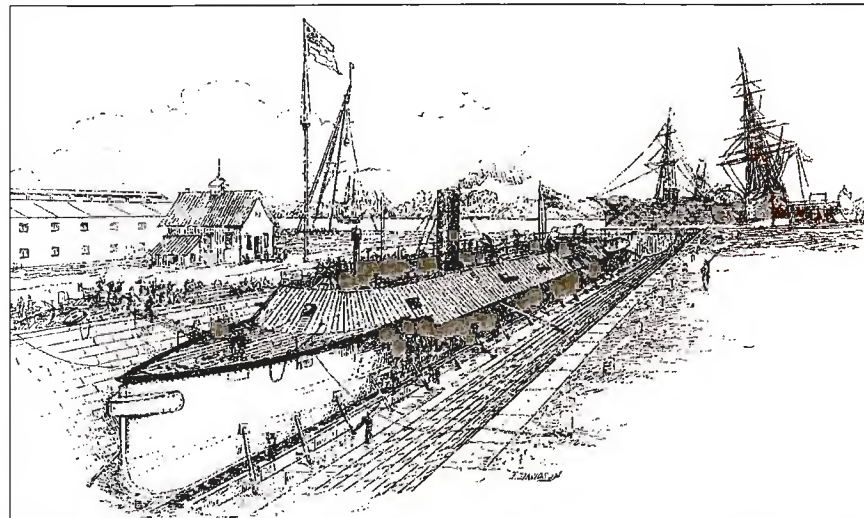
11. Silverston, P. H., *Civil War Navies...*, s. xx-xxi; Field, Ron, *Confederate Ironclad vs Union Ironclad: Hampton Roads 1862*, Oxford 2008, s. 15; Nelson, J. N., *Reign of Iron...*, ss. 177-178.

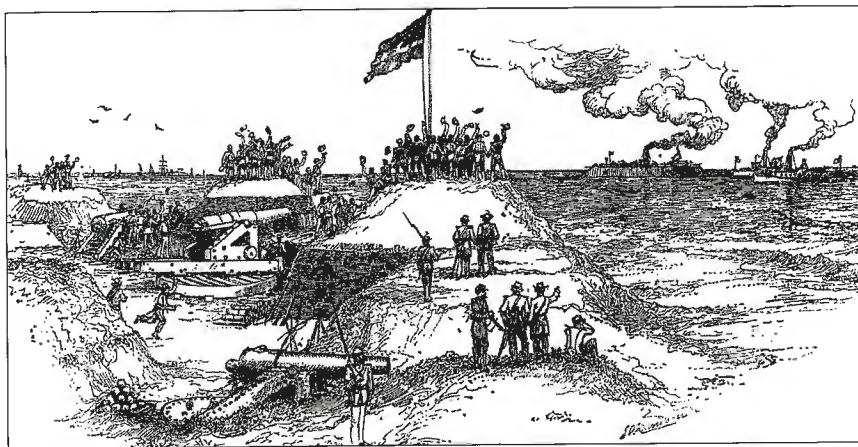
12. Wood, J. T., *The First Fight...*, s. 695.

13. Mallory do Buchanana, ORN, Series I - Volume 6, ss. 776-777.

CSS *Virginia* w doku krótko przed wejściem do służby.

Fot. U.S. Naval Historical Center





Kanonierzy baterii brzegowej na Craney Island wiwatują na cześć Virginii, ruszającej do walki w asyście kanonierek Beaufort i Raleigh.
Fot. U.S. Naval Historical Center

niące się od siebie okręty pancerne: *New Ironsides*, *Galena* i *Monitor*. Ostatnia z nich miała już wkrótce zmierzyć się z konfederackim pancernikiem.

„Virginia” wchodzi do walki

Konfederaci doskonale zdawali sobie sprawę z konieczności szybkiego działania, dopóki ich pancernik nie miał godnego siebie przeciwnika. Początkowo zakładano kombinowaną, lądowo-morską operację, mającą na celu zdobycie fortyfikacji broniących wyjścia z Hampton Roads, plan ten jednak zarzucono. 2 marca 1862 roku Mallory poinformował Buchanana o zarzuceniu kolejnej planowej operacji – atakowi przeciwko Newport News, która miała być przeprowadzona wspólnymi siłami armii (oddziały gen. Johna B. Magrudera) i Dywizjonu Rzeki James. Pięć dni później, 7 marca, Mallory ponownie zasugerował Buchananowi przeprowadzenie przez pancernik dalekiego rajdu; tym razem jednak proponowany cel był jeszcze odleglejszy i bardziej spektakularny: Nowy Jork. Mallory optymistycznie zakładał, że pancernik mógł bezpiecznie minąć Old Point i, przy dobrej pogodzie i spokojnym morzu, wpłynąć do nowojorskiego portu, gdzie zniszczyłby znajdujące się tam statki i okręty oraz ostrzelał urządzenia portowe i samo miasto. Jego zdaniem akcja taka miała by donieść następstwa:

Wydarzenie takie przyćmiłoby chwałę wszystkich bitew morskich, (...) i stanowiłoby cios, po którym wróg by się nie podniósł. Jego nieuniknionym następstwem byłby pokój. Bankierzy wycofali by swój kapitał z miasta. Nowojorska stocznia marynarki wojennej, jej magazyny oraz cała dolna część miasta zostałyby zniszczone, a dokonanie tego przy użyciu jednego okrętu, zapewniłoby więcej dla rychłego uzyskania przez nas niepodległości niż wiele zwycięskich kampanii.¹⁴

Buchanan bardziej realistycznie patrzywał się na potencjał bojowy swojej flagowej jednostki, którą wizytował 4 marca i na której podniósł tego dnia swój czerwony admirałski proporzec. Jego celem były operujące u wejścia na Hampton Roads okręty Północnoatlantyckiego Dywizjonu Blokadowego US Navy, którymi dowodził flag officer Louis M. Goldsborough. Chciał ruszyć do ataku już następnego dnia, ale na przeszkodzie stanął mu sztorm, który minął dopiero w nocy z piątku na sobotę (6-7 marca). Z powodu obaw pilotów, związanych z nawigowaniem okrętem o tak dużym zanurzeniu, nie doszło do skutku wypłynięcie w nocy, dzięki czemu konfederaci chcieli uzyskać element zaskoczenia. Głębokie zanurzenie pancernika zmusiło również Buchanana do dalszego oczekiwania – tym razem na przypływy.

Virginia nie była jeszcze właściwie w pełni gotowa, ale dla agresywnego Buchanana nie miało to już znaczenia. Kiedy pomiędzy 10:00 a 11:00, w niedzielę 8 marca 1862 roku zarządził wyjście okrętu, na jego pokładzie roilo się od robotników stoczniowych. Nie zdążyli oni zamontować większości żelaznych osłon furt działowych; tego dnia prawdopodobnie tylko 4 spośród 14 było na swoich miejscach. Na szczycie kazamaty nie było wtedy jeszcze również pancernych osłon sterówki i stanowiska dowodzenia. Pancernik zabezpieczono za to w dość nietypowy sposób, bowiem ściany kazamaty zostały nasmarowane zwierzęcym tłuszczem, który jakoby miał zwiększyć prawdopodobieństwo rykoszetowania pocisków. Również załoga była daleka od osiągnięcia pełnej sprawności bojowej, zwłaszcza że pierwszy rejs bojowy był zarazem pierwszym rejsiem okrętu w ogóle. Spośród 320 ludzi, którzy tego ranka tworzyli załogę pancernika, zaledwie 75 było marynarzami CS Navy, a 54 – żołnierzami piechoty morskiej (CS Marines). Pozostali byli ochotnikami z oddziałów armii lądowej. Generał Magruder, mimo iż sam borykał się z brakiem ludzi, okazał się bardzo pomocny przy kompletowaniu załogi. Odpowiedzialnemu za poszukiwanie ochotników oficerowi z pancernika przydzielił swojego oficera sztabowego; dowódcy poszczególnych oddziałów organizowali ich przeglądy, w czasie których wyjaśniano żołnierzom, czego oczekuje od nich marynarka wojenna, w razie gdyby zechcieli zasilić jej szeregi. Dzięki temu udało się zgromadzić około 80 ludzi, którzy mieli doświadczenie jako artylerzyści i marynarze; kolejni ochotnicy pochodzili z oddziałów stacjonujących w Richmond i Petersburg. Na *Virginii* służyli ostatecznie żołnierze m.in. 9. Regimentu Piechoty z Wirginii, 1. z Karoliny Północnej i 15. z Luizjany. Artylerzyści przez dwa tygodnie ćwiczy-

14. Mallory do Buchanana, ORN, Series I - Volume 6, ss. 780-781.

Artyleria głównych okrętów Unii na wodach Hampton Roads – 8 marca 1862

Typ/nazwa	Roanoke	Minnesota	St. Lawrence	Congress	Cumberland	Razem
12 funt. SB	2 (haub.)	2	2	–	–	6
24 funt. SB	–	2	–	–	–	2
32 funt. SB	–	–	40	40	–	80
8 cal. SB	14	14	10	10	–	48
9 cal. SB	28	28	–	–	22	57
10 cal. SB	2	1	–	–	1	25
70 funt. MLR	–	–	–	–	1	1
	44	47	52	50	24	217

SB – działo gładkolufowe; MLR – działo odprzodowe gwintowane

li na pokładzie szkolnej fregaty CSS *United States*.¹⁵

U ujścia rzeki James i na Hampton Roads znajdowało się tego dnia 11 okrętów wojennych Unii: fregaty parowe *Minnesota* (4833 tony, 47 dział) i *Roanoke* (4772 tony, 46 dział) – bliźniacze jednostki *Merrimacka*; fregaty żaglowe *Congress* (1867 ton, 50 dział) i *St. Lawrence* (1726 ton, 52 dział); żaglowy słup (ex-fregata) *Cumberland* (1726 ton, 24 dział); oraz kanonierki *Dragon*, *Mystic*, *Whitehall*, *Oregon* i *Zouave*. *Congress* i *Cumberland* kotwiczyły przy Newport News Point; pozostałe 3 fregaty i 6 kanonierek – przy Fort Monroe, u wejścia na Hampton Roads. Potencjalnie okręty Unii dysponowały przytłaczającą siłą ognia (patrz tabela), jednak nie były w stanie w pełni jej wykorzystać: cisza morska praktycznie unieruchomiła jednostki żaglowe, podczas gdy awaria maszyn – fregatę parową *Roanoke*.

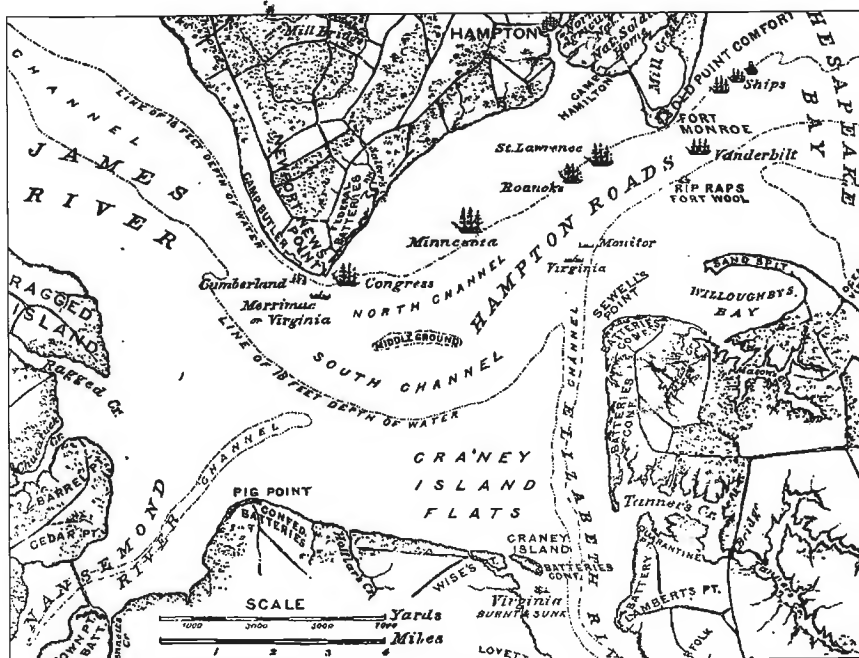
Obserwatorzy na okrętach US Navy wypatrzyli konfederacki zespół został o 12:40 – również z pokładu *Virginii* dostrzeżono obłoki dymu, które pojawiły się nad parowymi fregatami. Buchanan zarządził zbiórkę załogi i wygłosił krótkie przemówienie:

Marynarze! Wkrótce dostaniecie długo oczekiwaną możliwość udowodnienia swego oddania naszej sprawie. Pamiętajcie, że przyjdzie wam zadać cios za wasz kraj i wasze domy. Konfederacja oczekuje, że każdy z was wypełni swój obowiązek.

Rozległ się głuchy warkot werbla, na którym grano sygnał *beat to quarters*. *Virginia* wchodziła do walki...¹⁶

Bój rozpoczął się krótko po 14:00, kiedy to *Virginia* i dwie towarzyszące jej jednostki (*Raleigh* i *Beaufort*) otworzyły ogień do *Cumberland* i *Congress*. Pancernik otworzył ogień z działa dziobowego z odległości 300 jardów (274 m), uzyskując trafienie 7-calowym granatem: artylerzyści porucznika Charlesa Simmsa wybili większość obsługi rufowego działa pościgowego słupa. Chwilę później w pancernik trafiła salwa burtowa *Congressu*. W odpowiedzi również Południowcy wystrzelili salwę burtową, po czym Buchanan skierował swój okręt flagowy przeciwko USS *Cumberland*, pozostawiając *Congress* dwóm mniejszym jednostkom, które, pomimo słabego uzbrojenia, prowadziły celny ogień i poczyniły znaczne spustoszenie na pokładzie fregaty.

Pracę powoli naprzód z prędkością nieco ponad 6 węzłów pod ogniem baterii brzegowych z Newport News, *Virginia* zmierzała w stronę USS *Cumber-*



Hampton Roads. Pozycje jednostek 8-9 marca 1862 r.

Fot. U.S. Naval Historical Center

land. Zaledwie 15 minut od rozpoczęcia starcia, jej taran ugodził federalny słup w okolicach dziobu, od strony sterburty. Załoga pancernika usłyszała podwodny trzask łamanego drewna, po którym okręt przeciwnika zaczął szybko nabierać wody. Atak zakończył się powodzeniem, ale mimo iż Buchanan rozkazał „całą wstecz” natychmiast po uderzeniu tarana, prze z krótką chwilę wyglądało na to, że tonący *Cumberland* pociągnie ze sobą na dno pancernik. Na szczęście dla konfederatów, kiepsko zamocowany taran oderwał się, uwalniając *Virginie*.

Mimo że okręt tonął, załoga *Cumberland* kontynuowała walkę. Nawet po zalaniu przednich magazynów amunicji federalnego okrętu, wymiana ognia pomiędzy słupem a pancernikiem trwała dalej. Dowódca słupa najwyraźniej uznał atak taranem za poprzedzający abordaż, bowiem według jednej z relacji konfederaci ujrzeli marynarzy Unii uzbrojonych w karabiny i pałasze, szykujących się do walki na pokładzie. Równocześnie do *Virginii* strzelał *Congress*. Mimo iż był ostrzeliwany z dwóch stron, pozycja pancernika nie była jednak zła, fregata bowiem nie mogła prowadzić ostrzału z większości dział, w obawie przed trafieniem w *Cumberland*. Konfederacki pancernik ucierpiał najbardziej od ciosów zadanych przez konającą *Cumberland*. Dotąd lite kule odbijały się od ścian kazamaty, nie czyniąc pancernikowi szkody, a artylerzystom Unii udało się jedynie podziurawić komin. Ucierpieli tylko ci spośród załogi pancernika, którzy opierali się o ściany kazama-

ty i zostali ogłuszeni od uderzeń kul wroga o pancernik. Trzy kolejne salwy, oddane przez działa słupa z odległości około 100 jardów (91 m) okazały się jednak bardziej skuteczne. Mścił się brak pancernych osłon furt działowych: jeden z pocisków trafił w furtę dziobową 7-calówki, zabijając dwóch marynarzy i raniąc kilku kolejnych; inny – w jedną z rufowych 9-calówek. Dwa działa miały uszkodzone lufy. Jones zagrzewał swoich marynarzy do walki i nakazał kontynuowanie ognia, ostrzegając przy przed strzelaniami wyborowymi, mierzącymi w odsłoniętych kanonierów. Walka ogniowa była jednak nierówna, pancernik *Virginii* pozostawał bowiem nienaruszony, a jej działa systematycznie demolowały drewniany kadłub jednostki przeciwnika.

W końcu dowodzący słupem pod nieobecność kapitana porucznik Morris wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Marynarze gromadzili się na górnym pokładzie i wyskakiwali za burtę bądź też wsiadali do szalup, spuszczonej na wodę jeszcze przed rozpoczęciem walki z powodu ciszy morskiej. W pewnym momencie zerwało się rufowe działo pościgowe; konfederaccy marynarze widzieli, jak zmiążdżyło jednego z próbujących się ratować członków załogi słupa. USS *Cumberland* poszedł na dno krótko

15. Nelson, J. N., *Reign of Iron...*, s. 214-215; Raport Buchanan, ORN, Series I – Volume 7, s. 44; Wood, J. T., „The First Fight...”, s. 695; Field R., *Confederate Ironclad...*, s. 36-37.

16. Ramsay, H. Ashton, „The Merrimack and the Monitor”, (w:) Worden, J. L.; Greene, Ramsay, H. Ashton: *The Monitor and the Merrimack. Both Sides of the Story*, New York and London 1912, s. 34-35

po 15:30. Zginęło 121 spośród 376 oficerów i marynarzy jego załogi.¹⁷

Druga ofiara

Tymczasem wiadomość o wyjściu *Virginii* do bitwy ściągnęła na brzeg tłumy gapiów – zarówno żołnierzy, jak i cywilów. Jednym z nich był konfederacki generał brygady Raleigh Colston, który wspominał, że walczące okręty były widoczne jak na dłoni, mimo to nie było jednak słychać huku wystrzałów. Można stąd wnosić, że tego dnia prawdopodobnie miało miejsce zjawisko cienia akustycznego.

Do walki włączyły się kolejne jednostki konfederackie – *Patrick Henry* i *Jamestown* – a ze strony federalnej uzbrojony holownik *Zouave* (2 działa). *Virginia* ruszyła teraz w kierunku USS *Congress*. Ponieważ pancernik potrzebował dużo przestrzeni i czasu na wykonanie zwrotu, jego powolny manewr został początkowo uznany za odwrót. Na USS *Congress* rozległy się radosne okrzyki; jak się miało okazać – przedwczesne. *Virginia* powoli zawracała, szorując kilem po mulistym dnie i kierując się przeciwko częściowo już płonącej od wcześniejszych trafień fregacie. W czasie dokonywania zwrotu baterie brzegowe unionistów bezskutecznie ostrzeliwały pancernik; ten w odpowiedzi otworzył ogień do kotwiczących przy moło jednostek handlowych, niszcząc dwie z nich – duży parowy transportowiec i szkuner. Ponadto jeden szkuner został wzięty przysięm i odesłany do Norfolk.

Widząc zbliżającego się przeciwnika, dowodzący fregatą porucznik Joseph B. Smith, obawiał się, że jego jednostka podzieli los *Cumberlandu* i zostanie staranowana; nie wiedział o utracie tarana pancernika. Ponieważ panowała cisza morską, wezwał na pomoc USS *Zouave*, by ten przeholował fregatę na płytszą wodę, gdzie nie musiała by się obawiać staranowania. *Virginia* zaszła fregatę od rufy i rozpoczęła ostrzał z odległości 150-200 jardów (137-183 m). *Raleigh* wycofał się z walki z powodu uszkodzenia łoża swego jedyne dział, ale *Beaufort* dalej wspierał pancernik, zajmując pozycję od prawej burty fregaty. Na ogień tych dwóch jednostek unieruchomiony *Congress* mógł odpowiadać tylko ze swoich dwóch rufowych 32-funtówek. Ich obsługa zginęła od granatów *Virginii*, ale miejsce poległych zajęli nowi artylerzyści. Pociski i ładunki do nich podawała zaimprovizowana grupa kucharzy i służących aż do chwili, kiedy celny granat z *Virginii* zabił bądź

zranił ich wszystkich; trafienie to spowodowało też eksplozję podawanych ładunków prochowych, wskutek czego opanowane wcześniej pożary rozgorzały z nową siłą. Śmierci i ran uniknął wtedy tylko dowodzący tą grupą płatnik McKean Buchanan. Był on bratem dowódcy konfederackiego pancernika.

Ogień południowców wyeliminował w końcu z walki obie 32-funtówki: jednej odstrzelono lufę, a druga została strącona z lawety. Nie widząc możliwości kontynuowania walki własnymi siłami oraz wobec braku wsparcia ze strony innych okrętów dywizjonu, porucznik Austin Pendergrast, który objął dowództwo po śmierci Smitha, krótko po 16:00 poddał okręt oficerom z CSS *Beaufort*. Fregata wywiesiła białą flagę, ale baterie nadbrzeżne, artyleria polowa i strzelcy z pobliskiego brzegu – płonący *Congress* dzieliło odeń zaledwie 800 jardów (731 m), a pancernik znajdował się być może jeszcze bliżej – nie zważając na to, prowadzili ostrzał konfederackich jednostek. Rozwścieczony Buchanan rozkazał spalić ten przeklęty okręt. Wkrótce potem został ranny. Kula karabinowa, wystrzelona przez piechurów z 20. regimentu z Indiany (według innej wersji strzelcem był żołnierz piechoty morskiej z USS *Congress*) ugodziła go w lewe udo. Dowodzenie pancernikiem objął porucznik Jones, pod którego rozkazami *Virginia* przez kolejne 15 minut dobijała płonący wrak rozgrzanymi kulami z 9-calówek.

Całe zajście stało się przyczyną wzajemnych oskarżeń o niehonorowe postępowanie: Południowcy mieli jankesom za złe, że ci nie respektowali białej flagi, strzelając do próbującego początkowo odholować fregatę CSS *Beaufort* i do szalupy z *Virginii*, której załoga miała dopilnować zniszczenia okrętu. Unioniści zaś zarzucali konfederatom to samo, twierdząc że ostrzelali oni poddającą się jednostkę.

W czasie dwugodzinnej walki zginęło bądź zaginęło 110 członków załogi USS *Congress*; ponadto 10 spośród 26 ewakuowanych z płonącego okrętu rannych zmarło wkrótce po przetransportowaniu na brzeg. Część marynarzy padła ofiarą ognia piechurów i artylerzystów Unii strzelających z brzegu. Ogółem straty wyniosły 136 spośród 434 oficerów i marynarzy fregaty.¹⁸

Pomoc dla ginących okrętów nigdy nie nadeszła. Goldsborough był nieobecny, a dowodzenie z racji starszeństwa spoczęło na dowódcy USS *Roanoke*, kapitanie Johnie Marstonie. Okręt Marstona od dłuższego czasu miał niesprawne maszyny, które wymagały poważnej

naprawy, ale Goldsborough postanowił wcześniej zatrzymać go na wodach Hampton Roads jak najdłużej się da, w razie ataku *Virginii*. Żaglowa fregata *St. Lawrence* była, podobnie jak obie ofiary *Virginii*, unieruchomiona z powodu ciszy morskiej. Dwie spośród trzech spieszących na pomoc *Cumberlandowi* i *Congressowi* musiały korzystać z pomocy holowników. Tylko USS *Minnesota* mogła o własnych siłach skierować się przeciwko konfederackiemu pancernikowi. Fregata ta dostała się jednak najpierw pod ogień konfederackich baterii brzegowych na Sewell's Point, których ogień poważnie uszkodził główny maszt okrętu, a następnie, krótko po staranowaniu *Cumberlandu* przez *Virginie*, wpadła na mieliznę. Około 17:50 na mieliznę wszedł USS *St. Lawrence*; ten sam los spotkał także USS *Roanoke*. *Minnesota* była zdana na łaskę konfederackich okrętów.¹⁹

Na szczęście dla US Navy, nowy dowódca pancernika również obawiał się płycizn i nie zdecydował się na zbliżenie do unieruchomionej fregaty. Około godz. 16:00 *Virginia*, wspierana przez *Jamestown* i *Patrick Henry*, nawiązała walkę z *Minnesotą* na dystansie około 1 mili. Pancernik uzyskał tylko jedno trafienie, ale wspierające go kanonierki strzelały celniej, co dowódca federalnej fregaty przypisywał zaletom dział gwintowanych. *Minnesota* odpowiadała głównie ze swojej pościgowej, gładkolufowej 10-calówki. W efekcie krótkiej wymiany ognia z *St. Lawrence*, pojedynczy, 80-funtowy granat z jednego z gwintowanych dział *Virginii* trafił fregatę, jednak nie eksplodował i nie spowodował ofiar na pokładzie. Fregata wystrzeliła do pancernika 80 pocisków, nie czyniąc mu jednak szkody. Po ponad dwóch godzinach nierozstrzygniętej wymiany ognia, okręty konfederackie skierowały się w kierunku Sewell's Point. Obawa przed wejściem na mieliznę i zapadające ciemności skłoniły Jonesa do odło-

17. Wood, J. T., „The First Fight...”, s. 698; Raport Pendergrasta, ORN, Series I - Volume 7, s. 23; ORN, Series I - Volume 7, s. 36-37; Raport Buchanana, ORN, Series I - Volume 7, s. 44; Ramsay, H. A., „The Merrimack...”, s. 39-40; Raport Radforda o stratach na USS *Cumberland*, ORN, Series I - Volume 7, s. 21-22; Porter, John W. H.: *A Record of Events in Norfolk County...*, s. 360.

18. Raport Buchanana, ORN, Series I - Volume 7, s. 44-45; Ramsay, H. A., „The Merrimack...”, s. 42; Nelson, J. N., *Reign of Iron...*, s. 238; Sharf, J. T., *History of the Confederate States Navy*, s. 162-164; Raport Pendergrasta o stratach na USS *Congress*, ORN, Series I - Volume 7, s. 24.

19. Wyciąg z dziennika pokładowego USS *St. Lawrence*, ORN, Series I - Volume 7, s. 19-20; Raport Purviance'a, USS *St. Lawrence*, ORN, Series I - Volume 7, s. 18.

zenia rozprawy z unieruchomionymi jednostkami wroga na następny dzień. Wyczerpani konfederaccy marynarze zasnęli przy swoich działach, jak ujął to jeden z nich, *śniąc o kolejnych zwycięstwach następnego ranka*.²⁰

„Wspaniałe osiągnięcie”

Chrzest bojowy Virginii przyniósł CS Navy tak bardzo upragnione zwycięstwo. Opierając się głównie na skreślonym już 8 marca wieczorem raporcie Jonesa, Mallory triumfalnie poinformował prezydenta Davisa o przebiegu starcia. Zwycięstwo, które nazwał *wspaniałym osiągnięciem*, przypisał *brawurowej odwadze, patriotyzmowi i wysokiemu kunsztowi admirała Buchanana oraz oficerów i marynarzy jego dywizjonu*.²¹

Biorąc pod uwagę fakt, iż *Virginia* walczyła przez ponad 4 godziny, znajdując się niemal ciągle pod ostrzałem okrętów i baterii brzegowych, poniosła zaskakująco małe straty. Poległo dwóch marynarzy. Oprócz Buchanana, rany odniósł porucznik Minor, jeden podoficer i pięciu marynarzy. Warto zwrócić uwagę, że zarówno dowódca okrętu, jak i porucznik oraz przynajmniej dwóch spośród rannych marynarzy ucierpieli, kiedy znajdowali się poza pancerną kazamatą. Podczas walki uszkodzeniu uległy dwa działa (z których jedno prawdopodobnie nie nadawało się do użytku); okręt utracił też taran.

Ogień okrętów Unii zdemolował niemal wszystko, co nie było osłonięte pancierzem – kule podziurawiły komin, ścięły łańcuchy kotwiczne i drzewce bandery (podziurawioną banderę zamocowano w końcu na pice abordażowej) oraz przynajmniej jedną szalupę. Sam pancierz jednak, mimo iż nosił ślady licznych pocisków, nie został przebity. Zwłaszcza walka z Cumberlandem, którego bateria burtowa złożona była z 9-calowych dział, ostrzeliwała *Virginie* z bardzo małej odległości (ok. 100 jardów), udowodniła skuteczność ochrony zapewnionej przez pancerną kazamatę i potwierdziła obserwacje poczynione podczas testów na wyspie James. Straty w ludziach i sprzęcie podczas walki ze słupem spowodowane były głównie brakiem osłon furt działowych.²²

Federalny zespół poniósł ciężkie straty. Ponad powierzchnię wody wystawały maszty staranowanego i zatopionego *Cumberlandu*. Po odpłynięciu konfederackiego zespołu, *Congress* płynął dalej, od czasu do czasu wstrząsany eksplozjami ładunków prochowych zgromadzonych przy działach a dopiero oko-

ło północy ogień dotarł do magazynów amunicji. Okręt, obserwowany przez zgromadzoną tłumnie na pokładzie *Virginii* załogę, wyleciał w powietrze. Na pokładach obu zniszczonych okrętów zginęło 241 marynarzy Unii. Do tego dochodziła utrata trzech jednostek handlowych. *Minnesota* i *St. Lawrence* tkwiły na mieliznach, bezbronne i zdane na łaskę pancernika. Dowodzący federalnym garnizonem twierdzy Monroe generał John E. Wool raportował sekretarzowi marynarki, że w opinii komandora Marstona ich los był przesądzony. Tylko fregata *Roanoke*, kotwicząca pod osłoną dział twierdzy, była uważana za względnie bezpieczną. Okręt Marstona miał tego dnia najwięcej szczęścia – fregata nie doznała żadnych uszkodzeń, a jedyną ofiarą na jej pokładzie był marynarz, który odniósł obrażenia podczas pracy przy takielunku.²³

8 marca 1862 roku bywa nazywany najmroczniejszym dniem w historii US Navy – aż do niedzieli, 7 grudnia 1941 roku i klęski w Pearl Harbor. Z punktu widzenia morskiej sztuki wojennej, dzień ten można uznać za symboliczne zakończenie wielowiekowej dominacji nieopancerzonych okrętów wojennych. Dla CSS *Virginia* ów triumfalny chrzest bojowy stanowił początek krótkiej, acz niezwykle ciekawej kariery. O drugim dniu bitwy w Hampton Roads, a zarazem pierwszym w historii starciu pomiędzy pancernymi okrętami wojennymi, oraz o dalszych działaniach konfederackiego pancernika, jak również jego wpływie na działania lądowe i morskie obu stron, będzie mowa w drugiej części niniejszego artykułu.

Bibliografia

ŹRÓDŁA

1. *Official records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, United States. Naval War Records Office. (w przypisach jako „ORN”).
2. *The War of the Rebellion: A Compilation of the Official Records of the Union and Confederate Armies* (w przypisach jako „OR”).
3. „Negotiations for the Building of the ‘Monitor’” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
4. Brooke, John M.: „The Plan and Construction of the Merrimack” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
5. Colston, R. E.: „Watching the ‘Merrimack’” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
6. Ericsson, John: „The Building of the ‘Monitor’” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
7. Jones, Catesby ap Roger: *Construction of the CSS Virginia*, <http://cssvirginia.org/>
8. Moore, Frank: *The Rebellion Record: A Diary of American Events*. Vol. 4. Jan 62 – May 62. New York: G.P. Putnam, 1862.

9. Phillips, Dinwiddie B.: „Notes on The Monitor/Merrimack Fight” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
10. Soley, James Russell: „The Union and Confederate Navies” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
11. Wood, John Taylor: „The First Fight of Iron-Clads”, (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
12. Worden, J. L.; Greene; Ramsay, H. Ashton: *The Monitor and the Merrimack. Both Sides of the Story*, Harper & Brothers, New York and London 1912.

OPRACOWANIA:

1. Canney, Donald L.: *The Old Steam Navy Vol I – Frigates, Sloops and Gunboats, 1815-1885*, Naval Institute Press, Annapolis 1990
2. Canney, Donald L.: *The Old Steam Navy Vol II – The Ironclads, 1842-1885*, Naval Institute Press, Annapolis 1993.
3. *Conway's All The World's Fighting Ships 1860-1905*, Conway Maritime Press, London 1979.
4. Dougherty, Kevin: *The Peninsula Campaign of 1862. A Military Analysis*, University Press of Mississippi, Jackson 2005.
5. Field, Ron: *Confederate Ironclad vs Union Ironclad: Hampton Roads 1862*, Osprey, Oxford 2008.
6. Fuller, Howard J.: *Clad in Iron. The American Civil War and the Challenge of British Naval Power*, Praeger, Westport & London 2008.
7. Gardiner, Robert (red.): *Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship*, Conway Maritime Press, London 1992.
8. Konstam, Angus; Bryan Tony: *Confederate Ironclad, 1861-1865*, Osprey, Oxford 2003.
9. MacBride, Robert: *Civil War Ironclads. The Dawn of Naval Armor*, Chilton Books, Philadelphia and New York
10. Nelson, James N.: *Reign of Iron. The Story of the First Battling Ironclads, the Monitor and the Merrimack*, Harper-Collins e-books 2004.
11. Porter, John W. H.: *A Record of Events in Norfolk County, from April 19, 1861, to May 10, 1862, with a History of Soldiers and Sailors of Norfolk County, Norfolk City and Portsmouth who Served in the Confederate Army or Navy*, Portsmouth 1892.
12. Roberts, William H.: *Now for the Contest. Coastal & Oceanic Operations in the Civil War*, University of Nebraska Press, Lincoln and London 2005.
13. Sears, Stephen W.: *To the Gates of Richmond. The Peninsula Campaign of 1862*, Mariner Books, New York 2001.
14. Sharf, J. Thomas: *History of the Confederate States Navy*, Joseph McDonough, Albany (N.Y.) 1894.
15. Silverston, Paul H.: *Civil War Navies, 1855-1883*, Routledge, New York 2006.
16. Symonds, Craig L.: *The Civil War at Sea*, Praeger, Oxford 2009.

20. Raport Purviance'a, USS *St. Lawrence*, ORN, Series I – Volume 7, s. 19 ; Raport Van Brunta, USS *Minnesota*, ORN, Series I – Volume 7, s. 10-11; Wood, J. T., „The First Fight...”, s. 701

21. Mallory, ORN, Series I – Volume 7, s. 41-42.

22. Raport Jonesa, ORN, Series I – Volume 7, s. 42; raport Phillipsa, ORN, Series I – Volume 7, s. 42-43; Wood, J. T., „The First Fight...”, s. 700-701.

23. Ramsay, H. A., „The Merrimack...”, s. 46-47; Telegram Woola, ORN, Series I – Volume 7, s. 5; Wyciąg z dziennika pokładowego USS *Roanoke*, ORN, Series I – Volume 7, s. 9.

Krażownik *La Crête-à-Pierrot* widziany od rufy w Zatoce Gonaïves. Dobrze widocznie, obok nadbudówek szybkostrzelne armaty kal. 120 mm poniżej tentów, a poniżej pokładu dziobowego, w obu prawoburtowych sponsonach armaty kal. 100 mm. W bitwie koło Gonaïves lewoburtowa bateria kal. 100 mm była zwrócona w kierunku *S.M.S. Panther*, lecz nie oddała żadnego wystrzału.
Fot. „Marinerundschau”; za uprzejmą zgodą wydawnictwa Mittler & Sohn

Ekkehard Ebermann
(Niemcy)

część II

Rola Marynarki Wojennej Haiti

w historii tego kraju w latach 1804-1915

Okres świetności marynarki za czasów Salomona i Hyppolite'a (1883-1902)

Po dojściu do władzy prezydenta Lysiusa Salomona flota nie miała, nie po raz pierwszy w swojej historii, żadnego okrętu z prawdziwego zdarzenia, co jednak nie przeszkodziło w zwalczeniu trwającej od marca 1883 r. rebelii mulatów w oblężonym Miragoane, przy użyciu leciwego, ale wyposażonego w nowe kotły i wypierającego 1500 ton oraz mierzącego 90 metrów byłego brytyjskiego parowca pocztowego *Eider*, bocznokolowca, którego przemianowano na *La Patrie*¹. *La Patrie*, uzbrojony był w jedną odtylcową 100-funtówkę (~150 mm) oraz w kilka działek lżejszego kalibru. Jednostka była używana w roli rajdera, lecz nie była w stanie zupełnie zablokować otoczonych w Miragoane, Jérémie i Jacmel rebeliantów, którzy byli zaopatrywani przez morze².

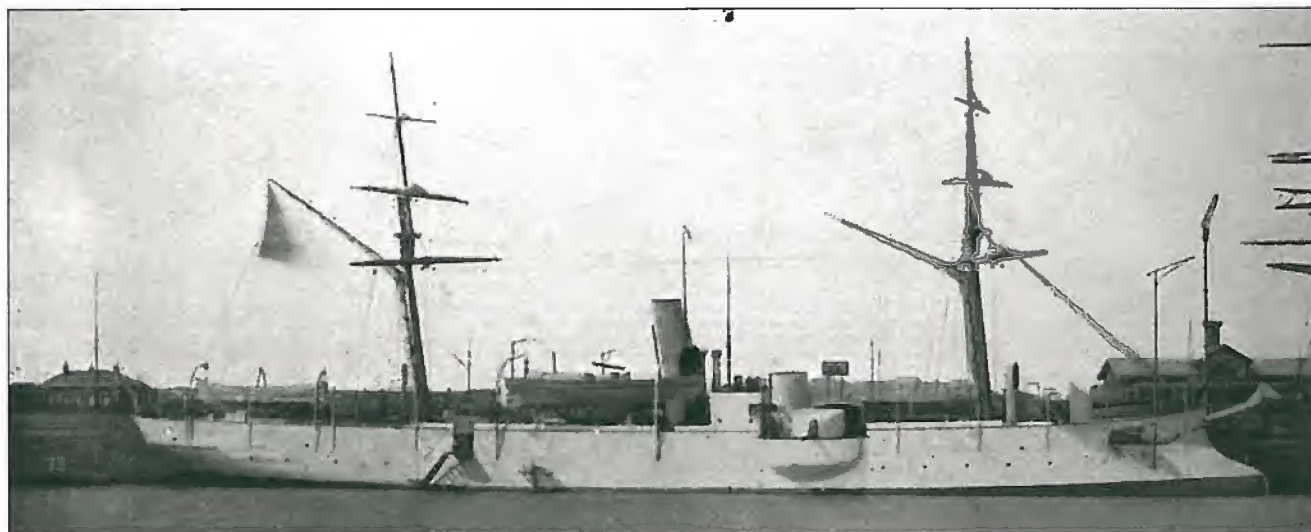
Salomon zareagował natychmiast, kupując w Filadelfii zupełnie nowy parowiec do transportu owoców *Ethel*. Te jednostki, które przewoziły ten łatwo psujący się fracht przez pojawieniem się pierwszych funkcjonalnych lodówek i chłodni miały za zadanie załadować w tych czasach ledwo, co zerwany i prawie już dojrzały owoc, i „w te pędy” prze-

transportować go do Ameryki Północnej i Europy. Statki te miały jednak ograniczoną powierzchnię ładunkową, ale odległości pokonywały bardzo szybko. Wspomniana jednostka otrzymała nową nazwę *Dessalines* wyposażoną w tłokowy silnik parowy o mocy 760 KM, który przekazywał moc na jedną śrubę, co pozwalało rozwinąć prędkość 16 węzłów. Jednostka miała bukszpryt, 2 maszty, nadbudówkę oraz komin i wyglądała jak trochę przerośnięty jacht oceaniczny o napędzie parowym³.

Ożaglowanie było typowe dla brygu. Kadłub mierzył 56 metrów i wypierał 1200 ton a uzbrojony był początkowo w jedną dziobową, gładkolufową armatę odtylcową kal. 178 mm Parrota, dwie gładkolufowe odtylcowe armaty Parrota kal. 102 mm oraz dwie odtylcowe, gładkolufowe armaty kal. 100 mm Kruppa i 2 działka Gatlinga. Z uwagi na swoją prędkość i uzbrojenie (w miejsce armat Parrota ustawiono początkowo jedną armatę (1897) a potem trzy (1904) szybkostrzelne systemu Canet kal. 100 mm i w związku z tym okręt musi być zaliczony do klasy nie opancerzonych krążowników IV klasy. Może pochwalić się długą karierą w Marine Haïtienne, nawet, jeżeli weźmie się pod uwagę, że

przez kilka lat stał na sznurku niezdolny do wyjścia w morze.

Swego rodzaju bardzo wysoki stopień trwałości, który od początku prezentował sobą *Dessalines* skłonił prezydenta Salomona w roku 1885 do złożenia zamówienia na budowę kolejnej jednostki, ale tym razem we Francji⁴. Ta otrzymała nazwę upamiętniającą wyzwoliciela Haiti i pierwszego niepodległego władcy, *Toussainta L'Ouverture'a*, i w tym przypadku, biorąc pod uwagę jego wielkość (w roku 1886 wodowany w stoczni Forges et Chantiers de la Méditerranée, Gravelle (Le Havre – 1887 oddana do służby) chodzi o kanonierkę, która ze względu na swoje uzbrojenie i rozwijaną prędkość była już prawie krążownikiem⁵. Okręt ten był swego rodzaju protoplastą, gdyż stanowił pierwszy w historii Haiti okręt, który został celowo zbudowany do pełnienia służby militarnej. Był zarazem pierwszym zbudowanym dla Haiti okrętem ze stali i stanowił efektywną pochodną bardzo dobrze opracowanych planów konstrukcyjnych, o kompozytowej budowie kadłuba, przewyższając tym swoje francuskie „siostry przyrodnie”, jednostki typów *Bisson* i *Inconstant*. *Toussaint L'Ouverture* wypierał 500 ton, jego kadłub



Toussaint L'Ouverture, był przez prawie trzy dziesięciolecia dumą marynarki wojennej Haiti. Uwagę zwraca także wymowny taran, którego ofiarą stać się miał niemiecki parowiec s.s. *Cremon*. Po generalnym remoncie, który datuje się na rok 1902 jednostka została postawiona „na sznurku”. Fot. za uprzejmą zgodą IHS Jane's Image Service

był długi na około 50 metrów, a maszyna parowa o mocy 800 KM przekazywała swoją moc na jeden wał, co gwarantowało rozwinięcie prędkości do 14 węzłów. Oprócz groźnego tarana, awizo uzbrojone było w potężną baterię, która składała się z jednej ustawionej na dziobie armaty kal. 164 mm z pierścieniem wzmacniającym lufę wzoru Caneta, na śródokręciu, w sponsonach, posadowione były dwie pojedyncze – na każdej burcie jedna – armaty szybkostrzelne kal. 120 mm, również Caneta, a obok nich po jednym karabinie maszynowym typu Maxim lub Nordenfellt. Wszystkie trzy armaty miały pancerne maski przeciwdziałkowe o grubości dwóch cali. Uzbrojenie uzupełniały 2 karabiny maszynowe Maxim lub Nordenfellt. *Toussaint* miał ożaglowanie brygu. Również ta jednostka może się poszczycić bardzo długą służbą w *Marine Haïtienne*, ale po wejściu na mieliznę we wrześniu 1902 r. był prawdopodobnie postawiony na sznurku aż do wycofania ze służby, co nastąpiło w roku 1914⁶.

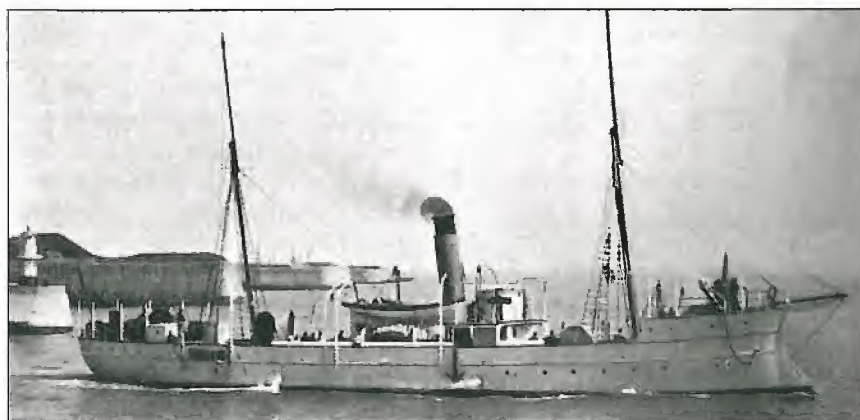
Prezydent Legitime w wojnie domowej roku 1889 użył obie opisywane jednostki do niezbyt efektywnej blokady południowego wybrzeża Haiti, a rebelianci stworzyli swoją własną marynarkę, o czym już była mowa.

Z dwóch uzbrojonych, byłych amerykańskich parowców, które Cooper Mason wiedział, jak je wykorzystać, co uczynił w niezwykle efektywny podczas wojny domowej Hyppolite'a. Nic liźszego na ich temat, tzn. ich uzbrojenia i dalszych losów nie jest niestety nic bliższego wiadomo. Istnieje wyłącznie wzmianka, że kanonierki zostały nabyte za pośrednictwem prezydenta Republiki Domini-

kany, Ulisesa Heurauksa, z którym Hyppolite się przyjaźnił⁷.

W tym samym czasie siły rządowe wzmocnione zostały wprawdzie byłym brytyjskim parowcem pocztowym *Belize*, lecz jego działania nie przyniosły żadnych wymiernych rezultatów. W dniu 20.04.1871 r. w stoczni J & G Thompson w Glasgow z pochylni spłynął kadłub okrętu, który w roku 1888, kiedy go Haiti zakupiło i przemianowało na *Defense* wypierał 1040 ton. Jego długość wynosiła ponad 70 m i ze swoją małą maszyną parową nie wyciągał więcej niż 10 węzłów, bo przynajmniej tyle mu zaliczono⁸. Uzbrojenie natomiast było godne uwagi: 1 x 100 mm Caneta i 2 x 100 mm Kruppa (lufy ze wzmocnionymi pierścieniami) a oprócz tego jedna haubica kal. 76 mm i 2 działkami Gatling. *Defense'a* prawdopodobnie utracono w roku 1900, kiedy to wszedł na mieliznę⁹. Okręt we wszystkich rocznikach i katalogach ówczesnych flot nie jest w ogóle wykazywany, ale jego istnienie jest do udowodnienia.

Kanonierka *Capois la Mort* podczas prób koło Le Havre. Dobrze widoczna szybkostrzelna armata kal. 100 mm Caneta na dziobie. Fot. za uprzejmą zgodą IHS Jane's Image Service



Pierwszymi nowo zbudowanymi okrętami, które nabyło Haiti za prezydenta Louisa Mondestina Florvila Hyppolite'a były jedynymi, których budowę zleciła „stara” *Marine Haïtienne*, tym razem ponownie w Graville. *Capois la Mort* i *Alexandre Pétion (II)*, 45 m długości, wyporność 260 ton weszły do służby w roku 1893 i były zarazem pierwszymi okrętami, które nie miały już ożaglowania i uzbrojone były w armaty szybkostrzelne. W tym przypadku chodzi o 1 x 100 mm Caneta i 4 rewolwerowe o kal. 37 mm Hotchkissa. Również i one charakteryzowały się taranem. Jako pierwsze jednostki o napędzie dwuśrubowym *Marine Haïtienne* obie kanonierki ze swoimi 680 KM (moc maksymalna) rozwijały prędkość do 14 węzłów. Ponownie sklasyfikowane jako „awiza”, lecz w ich przypadku chodziło pręcej o zmniejszoną wersję bardzo wolnych kanonierek torpedowych bez torped¹⁰. *Capois la Mort* znajdował się długo w składzie *Marine Haïtienne*, lecz i on przez lata

stał odstawiony na sznurku, prawdopodobnie z uwagi na niesprawne maszyny. *Pétion* zatonął już po 4 miesiącach po oddaniu do służby, w wyniku sabotażu przeprowadzonego w pobliżu południowego wybrzeża i po mniej więcej 15 latach jego wrak podniesiono z dna. Obie jednostki służyły bez uzbrojenia między latami 1916 a 1920 jako jednostki obrony wybrzeża dla amerykańskich wojsk okupacyjnych na Haiti¹¹. Później zostały sprzedane na złom.

Następnym okrętem administracji Florvila Hyppolite'a, który był najsilniejszy w całej historii marynarki spod niebiesko-czerwonej bandery był *La Crête-à Pierrot*, dostarczony w roku 1895, 950-tonowy krążownik nieopancerzony IV klasy z dwoma palowymi masztami i jednym kominem¹². Niewykluczone, że wiceadmirał Killick nie był zadowolony z technicznego punktu widzenia, z okrętu, który dostarczyła stocznia Forges et Chantiers, ponieważ stępkę pod ten krążownik położono w stoczni Earle w Kingston upon Hull. Z uwagi na możliwość jednorodną amunicję okręt uzbrojono w baterię, która w komplecie pochodziła ponownie od Caneta z Francji. Na dziobie znajdowała się jedna szybkostrzelna armata kal. 164 mm a w sponsonach po obu bokach pokładu dziobowego po dwie armaty kal. 100 mm, czyli w sumie 4 x 100 mm. Obsługę wszystkich armat chronił stalowy pancerz przeciwołamkowy grubości dwóch cali. Uzbrojenie uzupełniało 6 karabinów maszynowych. *Crête* była stosunkowo szybką jednostką. Jej maszyna parowa potrójnego rozprężania dawała moc, która pozwalała rozwinąć prędkość 16

węzłów. Okręt, aż do zatopienia przez niemiecki SMS *Panther* w roku 1902, pełnił funkcję okrętu flagowego Marine Haïtienne i pozostał do dzisiaj jedynym haitańskim okrętem, który dorobił się pewnej sławy.

Okres późny: jachty o napędzie parowym i parowce oraz krążownik opancerzony (1904-15)

Po wojnie domowej Firministów, w której jedyne sprawne jednostki zmieniły linię frontu i przeszły na stronę rebeliantów, ale dużo się nie nawojowali, gdyż stały się bezużyteczne w wyniku zatopienia wzgl. wejścia na mieliznę, stąd nowy prezydent Pierre Nord Alexis był zmuszony stworzyć z niczego nową flotę, nie dysponując żadnymi środkami pieniężnymi.

Pewnie z powodu pustej kasy państwowej Haitińczycy wyszli z założenia, że po takich okrętach, jak *Toussaint*, *Capois*, *Pétion* i *Crête* nie zamówili nowych jednostek w którejś ze stoczni zagranicznej. Administracja Norda Aleksisa zdecydowała się na zdumiewającą alternatywę, tzn. na oceaniczne, napędzane parą jachty, takie które posiadali w tym czasie bardzo bogaci ludzie oraz były na utrzymaniu wielu jacht-klubów. Jednostki te z reguły miały długość od 35 do 100 metrów i wypierały od 250 do 2500 ton i w zależności od wyposażenia miały oprócz parowych maszyn tłokowych miały przeważnie ożaglowanie pomocnicze lub pełne, charakterystyczne dla trójmasztowca.

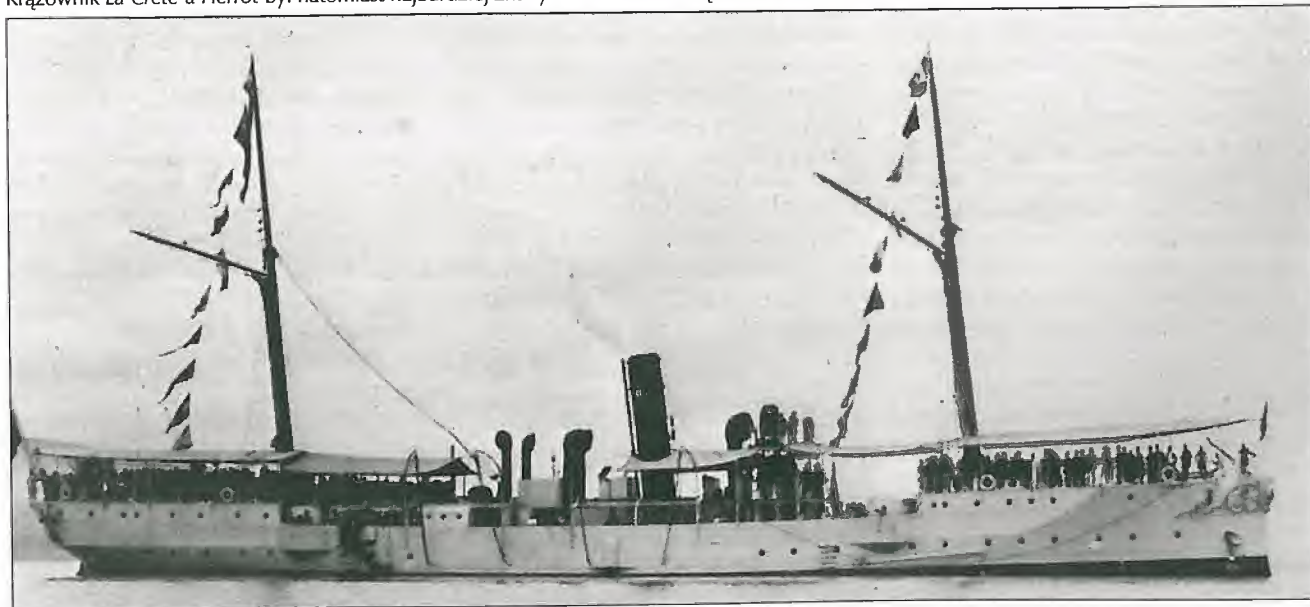
Kierowano się prawdopodobnie następującymi właściwościami: jednostki te były znacznie tańsze niż porównywalny

okręt. Rozwijały one przeważnie prędkość od 15 węzłów wzwyż w przypadku pełnego obciążenia, co odpowiadało prędkości ówczesnego krążownika. Na krótką odległość były w stanie przetransportować pokaźną liczbę ludzi. Doskonale były przystosowane, aby je uzbroić sprawdzały się uzbrojone w małą, lecz wystarczającą liczbę szybkostrzelnych działek. Na dodatek z technicznego punktu widzenia nie były skomplikowane w porównaniu z opancerzonymi okrętami i mogły pływać ze stosunkowo niewielkimi załogami a na dodatek pochłaniały też mniejsze ilości węgla. Charakteryzowały się one natomiast wszystkimi technicznymi nowinkami, które były na wyposażeniu okrętów, jak na przykład urządzenia elektryczne i bezprzewodowy telegraf, co z kolei nie było standardem na statkach handlowych sprzed I wojny światowej. To samo dotyczy opuszczanych na wodę i napędzanych parą małych kutrów ratowniczych, czy komunikacyjnych. Nie rzadko kadłuby takich jachtów podzielone były na kilka przedziałów wodoszczelnych, co zależało od ich wielkości.

Administracja Norda Aleksisa szybko postarała się o trzy takie jednostki, z których jedną skierowała do remontu. Już w roku 1903 nastąpił zakup zbudowanego w roku 1883 w Glasgow, długiego na 40 metrów oceanicznego jachtu o konstrukcji żelaznej o nazwie *Scythian*, który w Nowym Jorku przystosowano do haitańskich potrzeb i na początku roku 1904 wszedł on do służby pod nową nazwą *Centenaire*¹³. Jednostka wypierała 300 ton (deep load), napęd stanowiła jedna maszyna parowa o mocy 768 KM,

Krążownik *La Crête-à Pierrot* był natomiast najbardziej znanym haitańskim okrętem.

Fot. „Warship International”





Kanonierka *Nord Alexis* służyła również w charakterze jachtu prezydenckiego. Jednostka uczestniczyła przed zajęciem Haiti przez Stany Zjednoczone w wielu akcjach bojowych prawie nieprzerwanie panującej na tej wyspie wojny domowej. Fot. za uprzejmą zgodą IHS Jane's Image Service

która przekazywała swoją moc na jedną śrubę, a 2 maszty z ożaglowaniem szkunera pozwalały dodatkowo wykorzystać siłę wiatru. Jego uzbrojenie jest niestety nieznane, ale z pewnością nie był uzbrojony zbyt ciężko, a w rachubę wchodzi, co najwyżej 6-funtówki (57 mm). Okręt przebywał w służbie do roku 1912 i próżno go szukać w morskich rocznikach.

W następnym roku doszły dwie na kolejne jednostki. Pierwszą był eks-rosyjski oceaniczny jacht o żelaznym kadłubie *Kniaz Gagarin*, zbudowany w roku 1891 w stoczni Howaldt w Kilonii¹⁴. Jego kadłub mierzył ponad 60 metrów i wypierał 850 ton, miał jeden komin i dwa maszty palowe. Zakupiony w roku 1905, wyremontowany i uzbrojony w Wenecji¹⁵. Odpowiednio do swojej wielkości *Nord Alexis* został uzbrojony w 2 szybkostrzelne armaty kal. 120 mm osłonięte w tarcze przeciwołamkowe i 6 szybkostrzelnych działek kal. 47 mm, co było dosyć sporą siłą. Należy jeszcze wspomnieć o pokładzie pancernym. *Nord Alexis*, który krótko nosił nazwę *President Antoine Simon* przez cały czas swojej służby w składzie Marine Haïtienne został w roku 1916 sprzedany pewnemu amerykańskiemu przemysłowcowi¹⁶.

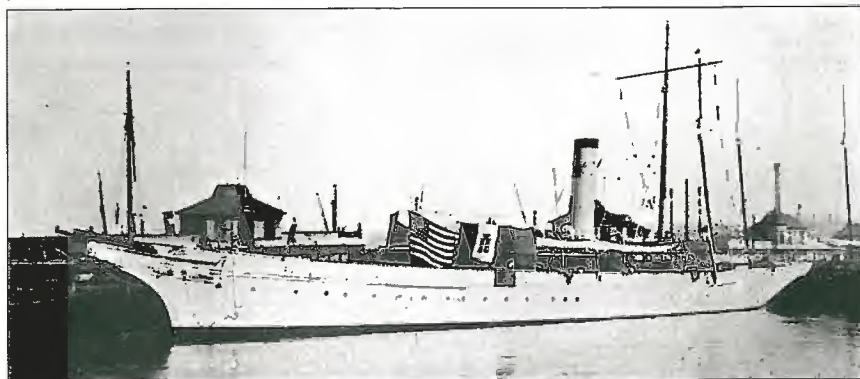
W październiku 1905 r. powiódł się zakup parowca *Adirondack*, zbudowanego w roku 1890 przez stocznnię Aitken & Mansell w Glasgow, o którym Haitańczycy wiedzieli już od dawna. Kursował pod znakiem Atlas-Linie i (od roku 1901 po zakupieniu przez HAPAG Lloyd'a dla HAPAG-a) przez cały czas po Morzu Karaibskim. Ta pasażerskotowarowa jednostka miała długość 88 m, szerokość 11 m i charakteryzowa-

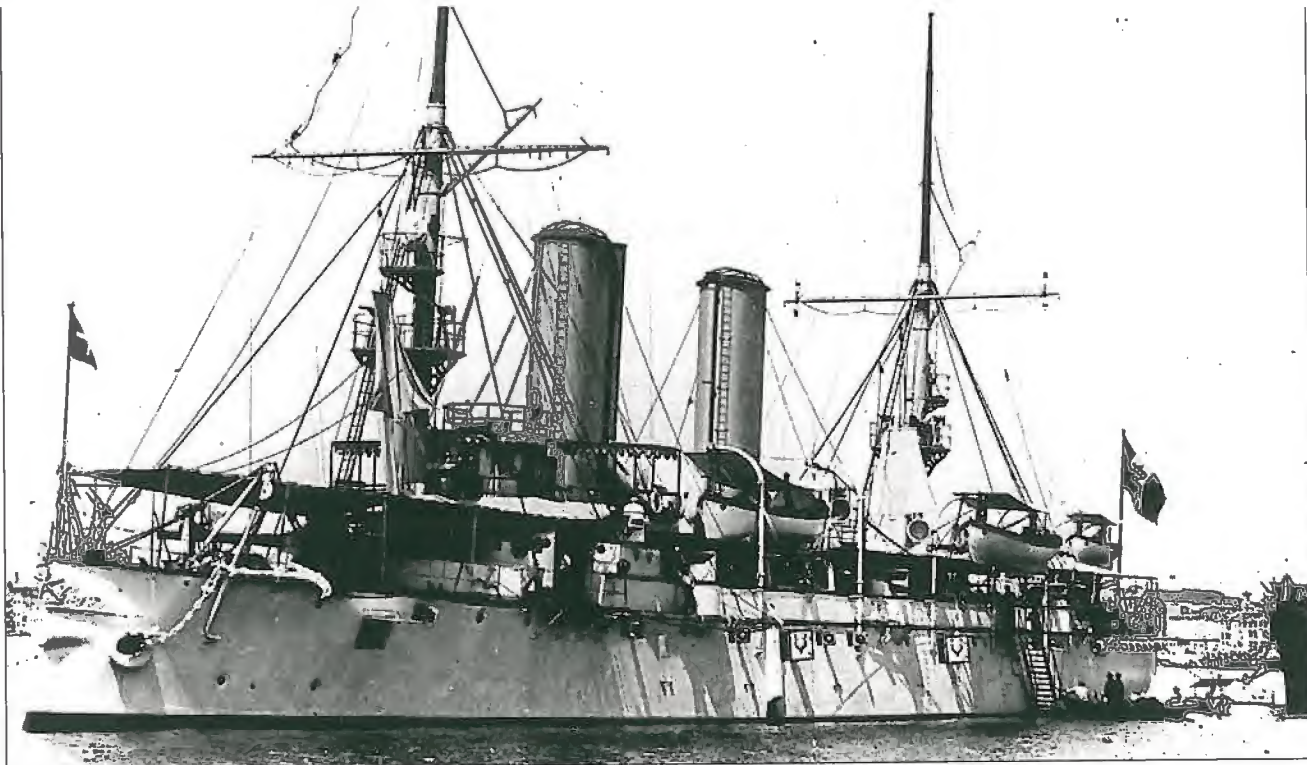
ła się „smukłą” sylwetką. Jego trójcyklindrowa maszyna parowa potrójnego rozprężania o mocy 1550 KM gwarantowała prędkość powyżej 10 węzłów. Jak większość haitańskich okrętów, teraz *Le Croyant* miał 2 maszty z ożaglowaniem pomocniczym i jeden komin, prostą dziobnicę, podobnie jak *Nord Alexis*¹⁷. Ze swoimi 2350 tonami wyporności standard był do tej pory największą jednostką, która podniosła banderę haitańską i można wyjść z założenia, że „le plus important navire de guerre du President Nord”, był też odpowiednio uzbrojony, ale jak, to niestety jest nie wiadomo, ale musiały to być przynajmniej 2 małokalibrowe działka szybkostrzelne prawdopodobnie francuskiego pochodzenia (100 mm Canet) oraz kilka mniejszego kalibru. Oprócz tego na *Le Croyant* znajdowały się zróżnicowane, częściowo luksusowe kajuty. Jednostka była opancerzona grubszymi, niż to było przyjęte w przypadku liniowców Lloyd'a, płytami pancernymi, a kadłub

podzielono na 7 wodoszczelnych przedziałów. Charakteryzował się dodatkowo dwoma pokładami pancernymi oraz podwójnym dnem, które go jednak nie uchroniło wystarczająco po wejściu na mieliznę. Istnienie tej jednostki jest udokumentowane, ale w literaturze nie jest w ogóle wspomniane.

Kolejnym zakupem administracji Aleksisa był ponownie oceaniczny jacht o kadłubie z żelaza o nazwie *Vertières*, który zbudowała w roku 1899 pod nazwą *Hiarta* stocznia Stewart & Latham. Statek był długi na 38 metrów i wypierał 270 ton¹⁸. Godne podkreślenia była pełniona przez ten okręt między 1901 a 1907 rokiem jako kanonierka i tender w składzie Royal Navy na stacji północnoamerykańskiej i zachodnioindyjskiej pod nazwą *HMS Columbine*. Za pośrednictwem gubernatora Bermudów jednostka dostała się w styczniu 1908 na Haiti. Uzbrojenie prawdopodobnie nie było silniejsze od szybkostrzelnych 6-funtówek (57 mm). Wycofana ze służby została dopiero wraz

Liberté wyróżniała się pancernem na wysokości maszynowni i kotłowni, których rozmieszczenie poznać po brakujących bulajach. Fot. za uprzejmą zgodą IHS Jane's Image Service





Ferrière, jak inne poprzednio zakupione okręty prezentował sobą „wehikuł korupcji”, gdyż nabyty został za dużo większą cenę niż wynosiła jego wartość rynkowa. „Nadwyżka” przysługiwała się, jak zawsze na Haiti, wzbogaceniu się faworytów ówczesnego prezydenta Antoine’a Simona. Tutaj okręt widoczny jeszcze w latach świetności pod włoską banderą. Fot. zbiory Achilles Rastelli

z końcem Marine Haïtienne i następnie sprzedana w roku 1916. Podobnie, jak już kilka wymienionych wyżej jednostek, również ta nie jest wymieniana przez żaden rocznik morski, więcej, bo nie figuruje w nich jako jednostka brytyjska, choć jej służbę operacyjną da się bez wątpliwości przedstawić.

Następca Aleksisa Norda, prezydent Antoine Simon, również zainwestował sporo kapitału w zakup okrętów, lecz jak to miało miejsce podczas rządów jego poprzednika, interesy związane z zakupem nowych okrętów służyły wyłącznie wzbogaceniu się elit haitańskich, a ich wartość przekroczyła kilkakrotnie ich wartość rynkową.

Pierwszym zakupem nowego rządu był zbudowany w roku 1894 w stoczni Ramage & Ferguson w Leith z żelaza jacht oceaniczny o nazwie *Erl King. Liberté*, taką nazwę otrzymał na Haiti, była szybką jednostką o ostrych liniach kadłuba i kliprowym dziobie, jednym kominem oraz masztem ustawionym za nadbudówką¹⁹. Wypierała przy długości 55 m niecałe 500 ton; jej napęd stanowiły dwie maszyny parowe trzykrotnego rozprężania, pracujące na dwa wały napędowe, co sprawiało, że jednostka musiała rozwijać prędkość większą niż 15 węzłów. Osobliwością *Liberté* była cytadela pancerna grubości 1 cala (25 mm) na śródkręciu, który chronił kotłownię i maszynownię. Jej uzbrojenie składało się z 2 x 57 mm (szybkostrzelne), 2 x 47 mm (szybkostrzelne), 2 x 37 mm (rewolwerowe) i 2 karabinów maszynowych. Jej los wypełnił się w roku 1910, czyli za-

ledwie w rok po oddaniu do służby z powodu sabotażu w wyniku wewnętrznej eksplozji.

Największym przedsięwzięciem, na które porwała się administracja Simona spowodowana była powstała po ucieczce na emigrację eks-prezydenta Norda Aleksisa i zagrożeniem, którym był przebywając na pobliskiej Jamajce. Wtedy też zdecydowano się, aby zapobiec jego ewentualnemu powrotowi przez kupno dwóch kanonierek wraz z wyposażeniem, za pośrednictwem niemieckiego komisarza w Królestwie Włoch, krążownika *Umbria* (typ „Regioni”), który został wycofany z aktywnej służby²⁰.

Niewiedzę Haitańczyków można sobie wytłumaczyć na dwóch przykładach. Rząd haitański zwrócił się przez jednego z agentów z prośbą o wyrażenie opinii w tej sprawie dowódcy niemieckiego stacjonera na wodach Indii Zachodnich, SMS *Bremen*, kmr ppor. (Korvettenkapitän) Hopmana. Ten z kolei prosił o zwrócenie się do rządu Rzeszy.

W tym czasie, tzn. w roku 1909, sprawa była już tajemnicą poliszynela, że Włochy i Imperium Otomańskie stały na progu wojny (wiedzano o tym także na Haiti, gdyż Turcy w tym samym czasie starali się w USA pozyskać kilka przestarzałych krążowników)²¹. Pytanie, na które nie zdecydowali się Haitańczycy, a byłoby ono jak najbardziej logiczne, gdyby brzmiało: co należy sądzić o okręcie, który w obliczu grożącej wojny (w odróżnieniu od jego jednostek bliźniaczych, które zostawiono w służbie) zostaje z tej służby wycofany i wystawio-

ny na sprzedaż i to w okresie, kiedy powinna się liczyć każda lufa?

Okręt, który Haitańczycy początkowo uhonorowali nazwą *Antoine Simon*, zbudowała stocznia Orlando w Livorno, w lutym 1894 r. po ponad pięciu latach budowy. Jego kadłub mierzył prawie 85 m i wypierał 2280 ton standard. Jego napęd stanowiły 4 kotły i dwie horyzontalnie ustawione maszyny parowe potrójnego rozprężania pracujące na dwa wały napędowe. Okręt z pełnym obciążeniem rozwijał prędkość 17,3 węzła przy osiągniętej mocy 7000 KM. Przy forsownym marszu prędkość dochodziła maksymalnie do 18,8 węzła²². W momencie przekazywania okrętu Haiti, w roku 1911, nie „wyciągał” więcej niż 13-14 węzłów. Żywotnie części *Antoine’a Simona* chronił skośnie ustawiony pas pancerny o grubości 51 mm a tej samej grubości były maski przeciwodłamkowe artylerii oraz stanowisko dowodzenia. Uzbrojenie składało się z 2 x 152 mm L/40 (szybkostrzelne), 8 x 120 mm (szybkostrzelne), 8 x 57 mm (szybkostrzelne) i 8 x 37 mm (rewolwerowe) oraz 3 wyrzutni torpedowych. Przed przekazaniem okrętu nowemu właścicielowi zdjęto z niego ładunki miotające do pocisków kal. 152 mm, ponieważ ich zawartość była w mocnym stanie rozkładu i kapitan widział w tym zbyt duże ryzyko. Zostały one następnie złożone w magazynach pod pałacem prezydenckim²³. Podczas swojej dziewiczej podróży pod banderą Haiti krążownik wszedł na pełnej prędkości na mieliznę na początku lipca 1911 r. w Zatoce Go-

ave, mając na pokładzie prezydenta. Ten i część załogi zostali zabrani z pokładu okrętu²⁴. Prowizorycznie połączony krążownik przeszedł na holu do Kingston i tam poddano go remontowi, by wrócić na Haiti, do Port-au-Prince w dniu 31.07 pałac w kotłach drewnem opałowym, po to aby zwalczyć powstanie, które wybuchło przeciwko prezydentowi Kimonowi, ale do akcji już nie zdążył się włączyć. Przemianowany na *Ferrière* (od 1916: *Haiti*) istniał jeszcze przynajmniej do roku 1921, ale od początku roku 1913 nie był już prawdopodobnie sprawny²⁵.

W roku 1912 jego główne uzbrojenie zmieniono na 6 x 120 mm (według innych źródeł na 8 x 120 mm).

W tym samym czasie, tzn., kiedy sprowadzono *Ferrière'a* (lipiec/sierpień 1911) prezydent Simon, który znalazł się w nieładzie tarapatami, ponieważ wybuchło przeciwko niemu powstanie, zdecydował się na zakup amerykańskiego jachtu oceanicznego z żelaza o nazwie *American*, a to z powodu, że *Ferrière* po wejściu na mieliznę nie był sprawny, natomiast *Nord Alexis* znajdował się w Kingston, gdzie go remontowano²⁶. Wspomniany jacht zbudowany został w roku 1898 przez Johnson Engineering and Foundry w Nowym Jorku dla Tycoon Archibald Watt i wypierał przy 77,5 metrach długości 850 ton. Jego obie maszyny parowe czterokrotnego rozprężania gwarantowały moc maksymalną 3200 KM, co wystarczało do rozwinięcia prędkości 20 węzłów. Oprócz tego na swoich trzech masztach mógł postawić pokazną liczbę żagli. Stalowy pokład miał 12, a w okolicach podwójnego dna nawet 14 mm grubości, do tego kadłub był podzielony na 9 przedziałów wodoszczelnych²⁷. *Americana* Haitińczyki odebrali dopiero, nazajutrz po wygnaniu prezydenta Simona, tzn. w dniu 05.08.1911 r., ale nowy rząd zaakceptował jednostkę, która po przemianowaniu na *17 Decembre* weszła do służby. Sprawa jego uzbrojenia nie jest do końca jasna. Miało się ono składać z małokalibrowych działek szybkostrzelnych. Już w roku 1912 okręt wymagał remontu, a jego bytność można udowodnić do roku 1914²⁸. Jedynym śladem opisywanego okrętu w rocznikach morskich jest jego szkic w *Jane'sie* z roku 1914, ale podana tam nazwa była błędna, bo *Ferrier*.

W pierwszym półroczu 1912 rząd prezydenta Leconte'a sprowadził na wyspę ostatni okręt dla „starej” *Marine Haïtienne*, który zakupiono we Francji, a był to oceaniczny jacht przemianowany na *Pacifique*²⁹. Długi na 57 m wypie-

rał 488 ton. Spłynął z pochylni w roku 1905 w stocznii E. de la Brosse et Fuche w Nantes i miał 6-cylindrową maszynę parową potrójnego rozprężania o mocy 240 KM, która pracowała na jedną śrubę. Uzbrojenie składało się z 4 x 37 mm (rewolwerowe), 2 Gatlingów i 2 mniejszych karabinów maszynowych. Jednostka istniała do roku 1916, potem ją sprzedano. W fachowej literaturze nie jest w ogóle wyszczególniona, której istnienie jednak jest bez wątpliwości udowodnione, zanim jednostkę sprzedano pewnemu amerykańskiemu przemysłowcowi.

Część 3 – Działania *Marine Haïtienne* i jej spuścizna

5. Działalność – kronika

Poniżej chronologicznie ułożona historia (działania i najważniejsze wydarzenia) *Marine Haïtienne*, uzupełnione powszechnie znanymi faktami:

1805 – cesarz Jean Jaques Dessalines rozkazuje utworzenie marynarki wojennej, składającej się z 3 dywizjonów barek o stanie osobowym po 1000 ludzi³⁰.

1807 – wojna Państwa Północnego przeciwko Republice Południowej: żadna ze stron nie używa sił morskich.

1808 – „Guerre de Mole” (Wojna na Molu): prezydent Południa Pétion wykorzystuje rewoltę w Port-de-Paix i tworzy na zapleczu Państwa Północnego front. Wkrótce jego wojsko zostaje odrzucone na molo twierdzy morskiej w St. Nicolas, gdzie jednak przez dwa lata opierają się oddziałom Północy. Zwaśnione strony czarterują u Brytyjczyków i Amerykanów po jednym statku handlowym. Jeden z nich dowozi zaopatrzenie na molo, a drugi stara się temu przeszkodzić³¹.

1812 – w styczniu władca Królestwa Północy, Henry Christophe ze swoją flotą (fregata, korweta i bryg) rusza w kierunku Port-au-Prince, aby go zablokować. Spiskowcom udaje się przekonać załogi, aby przyłączyli się do sił Południa prezydenta Pétionsa. Kiedy okręty wchodziły do portu Miragoane przekonują się, że ten port w ogóle do Południa nie należy, lecz do Etat du Sud, które się oddzieliło od reszty. Tamtejszy prezydent przekonuje załogi, aby przeszli na jego służbę³².

1812, styczeń – bitwa morska koło Miragoane: fregata HMS *Southampton* (32 działa i 6 karonad) próbuje zdobyć haitańską eskadrę, składającą się z fregaty, korwety i brygu, która wyszła w morze, aby zablokować Port-au-Prince. Kapitan Augustin Gaspard na pokładzie fregaty *Heureuse Reunion* odmawia opuszczenia haitańskiej bandery i podejmuje

walkę. Korweta i bryg uchodzą z pola walki. Po godzinie walki, w której na pokładzie *Heureuse Reunion* poległo ponad 100 marynarzy, wynik jest rozstrzygnięty na korzyść Brytyjczyków³³.

1820 – zjednoczenie obu części wyspy. Siły morskie udziału nie biorą.

1822 – Haiti anektuje powstałe przeciwko metropolii (Hiszpania) Santo Domingo. Siły morskie nie biorą udziału.

1843 – początek wojny wyzwoleniczej spod panowania Haiti przez Santo Domingo. Walki trwają do roku 1857. Obie strony improwizują i kierują do akcji siły morskie.

15.04.1844 – bitwa morska koło Tortuguero: Dominikańskie uzbrojone szkunery *General Santana*, *La Maria Chica* i *Separacion Dominica* pod komendą Juana Bautisty Maggiolo udaje się zmusić do odwrotu haitańską flotę, która składa się z brygantyny *Pandora* szkunerów *Le Signifie* i *La Mouche*. Jedna z haitańskich jednostek wchodzi na mieliznę³⁴.

21.12.1845 – Haitańskie szkunery uzbrojone *Union*, *Dieu Protege* i *Guerriere* zostają stracone po wejściu na mieliznę w bardzo złej pogodzie podczas próby desantu w pobliżu Puerto Plata. 150 ocalałych dostaje się do niewoli³⁵.

1849, listopad – dominikańska eskadra w składzie *27 de Febrero* (brygantyna) i szkuner *Constitution* (dowodzący oficer: capitaine Charles Fagalde) ostrzegają haitańskie porty na południu Anse-a-Pitre, Saltrou (obecnie: Belle Anse), Dame Marie a na końcu umocniony port Les Cayes i uprowadzają jako przyz, uzbrojony szkuner *Charité*³⁶.

06.12.1849 – nierozstrzygnięty pojedynek między haitańskim szkunerem *Picolet* a 2 dominikańskimi okrętami³⁷.

1850, luty – cesarz Faustin Soulouque zleca pewnemu zamachowcy zamordowanie Charlesa Fagalde'a w Ciudad Santo Domingo³⁸.

03.12.1850 – dominikańska eskadra w składzie brygantyn *27 de Febrero* i *General Santana* oraz szkunerami *Constitution* i *Las Mercedes* pod komendą Juana Alejandro Acosty bombarduje miasto Petit Riviere des Nippes na haitańskim, południowym półwyspie, spalając je do fundamentów³⁹.

05.12.1850 – bitwa morska koło Les Cayes: dominikańska eskadra trafia na haitańską, składającą się z korwety *Olive* i szkunery *Picolet*, *Avant-Garde* i *Le Signifie*. Obie strony otwierają ogień, ale zanim jedna ze stron osiągnie jakakolwiek przewagę, zła pogoda przerywa rozgorzały pojedynek⁴⁰.

1857 – w ramach wymiany za cesarza Faustina Soulouque'a, jego marynarka próbuje zbombardować twierdzę morską St. Marc, lecz zostaje przepędzona przez baterie fortu Bergerac⁴¹.

1861 – pod nazwą 22 *Decembre* do służby zostaje oddany pierwszy haitański zbudowany ze stali okręt śrubowy o napędzie parowym. Właściwy początek Marine Haïtienne.

1862 – utworzenie haitańskiej Akademii Morskiej, która jednak szybko zamyka swoje podwoje⁴².

Maj 1865 – listopad 1865: powstanie Salnave'a. Północ pod dowództwem majora Sylvaïne'a Salnave'a buntuje się przeciwko prezydentowi Fabremu Geffrardowi.

Sierpień 1865 – uzbrojony parowiec rządowy *Voldrogue* pojawia się u wrót opanowanej przez powstańców twierdzy morskiej Cap Haïtien (Le Cap) i rozpoczyna blokadę⁴³.

27.09.1865 – powstańcy zdobywają abordażem w nocy *Voldrogue'a*, by ją następnie wcielić do swoich sił pod nazwą *Providence*⁴⁴.

22.10.1865 – *Providence* dokonuje próby zdobycia znajdującego się na kotwiczowisku sił rządowych koło Cap Haïtien brytyjskiego statku handlowego s/s *Jamaica Packet*. Brytyjska kanonierka HMS *Bulldog* wkracza do akcji. *Providence* próbuje staranować *Bulldoga*, co się nie udaje i odchodzi⁴⁵.

23.10.1865 – bez zgody przełożonych do portu w Cap Haïtienne wchodzi rano Commander Wake na HMS *Bulldog* z zamiarem staranowania z kolei *Providence'a*. 200 m przed celem *Bulldog* mocno osiada na dnie i nie jest się w stanie ruszyć, niebawem zostaje wzięty pod ciężki ogień przez baterie milczącego do tej pory fortu, ale zatapia jeszcze swoim ogniem *Providence'a* (eks-*Voldrogue*) i uszkadza szkuner oraz budynki w mieście, ale fortowi nie daje rady. Znajdująca się tam również amerykańska korweta USS *De Soto* nie decyduje się wziąć *Bulldoga* na hol i ściągnąć go z mielizny, ale wysyła szalupy, aby przejąć jego załogę. Opuszczona kanonierka zostaje wysadzona przez własną załogę w powietrze. 11 rannych zostaje opatrzonych na pokładzie USS *De Soto*. Reszta załogi brytyjskiej kanonierki zostaje przewieziona rządową kanonierką 22 *Decembre* z Bord-de-Mer do Port Royal na Jamajce.⁴⁶

08.11.1865 – przy wsparciu fregaty HMS *Galatea* i kanonierki HMS *Lily* oddziały wierne rządowi szturmują forty Cap Haïtien, co kończy powstanie. Sal-

nave na pokładzie USS *De Soto* otrzymuje azyl⁴⁷.

13.07.1866 – Po wybuchu w Gonaïves w dniu 05.07 kolejnego powstania, a kotwiczący tam uzbrojony parowiec *L'Estere* zajęty zostaje przez rebeliantów, prezydent Geffrard wraz z batalionem swojej gwardii przybocznej („*Tirailleurs*”) okrętuje się na nowo zakupioną korwetę *Alexandre Pétion* i przechodzi do Gonaïves dławiąc w ciągu tygodnia powstanie. Następne jednak, do którego dochodzi w marcu 1867 r. jest już skuteczniejsze, gdyż nowym prezydentem zostaje Sylvaïn Salnave⁴⁸.

Kwiecień 1868 do stycznia 1870 – wojna domowa „Cacos”: Polityczni prominiści w osobach generałów Nissage-Sageta, Boisronda-Canala, Domingua i Nord Aleksisa przy wsparciu milicji „Cacos” opowiadają się przeciwko swemu byłemu prezydentowi, Salnave'owi. Marynarka, składająca się z kanonierki Sylvaïn (eks-22 *Decembre*) i *Liberté* (eks-*Le Geffrard*), wpadają w ręce rebeliantów i biorą udział w oblężeniu portu Petit-Goave w pobliżu Port-au-Prince⁴⁹.

20.09.1868 – bitwa morska koło Petit Goave: z amerykańskimi najemnikami na pokładzie, rządowa korweta *Alexandre Pétion* zaskakuje okręty rebeliantów, lokując w Sylvaïnie kilka pocisków, po których ten kładzie się na burtę, a w tym samym czasie *Liberté* osadza się na mieliznie, rzucając kotwicę i zostaje przez swoją załogę podpalona⁵⁰.

04.10.1868 – marynarka rządowa składa się z *Alexandre'a Pétiona* i nowo pozyskanej kanonierki *Salnave*, które bezskutecznie ostrzeliwują powstańców w opanowanej przez siebie twierdzy morskiej Jérémie.

20.01.1869 – powstańcze miasto portowe Aquin kapitułuje przez marynarkę rządową, wkrótce w posiadanie rządu padają mniejsze miasta Cavaillon i Torbeck, co sprawia, że rebeliancka twierdza morska Les Cayes zostaje okrążona⁵¹.

04.02–31.10.1869 – nieskuteczne oblężenie opanowanej przez powstańców twierdzy morskiej Les Cayes, w którym uczestniczyła również marynarka. Jej okręty kilkakrotnie ostrzeliwały miasto.

09.04.1869 – rebelianci zakupują w Kingston kanonierkę *Clara Helena*, która obiera kurs na Curaçao, gdzie zostanie uzbrojona⁵².

Maj/czerwiec 1869 – bitwa morska koło St. Marc: kanonierka rebeliantów *Clara Helena* zostaje osaczona przez silniejszą od niej kanonierkę rządową *Salnave* koło St. Marc, która uszkadza jej śrubę napędową, *Clarze Helenie* udaje

się jednak uciec, by następnie udać się do Stanów Zjednoczonych na remont i po jego zakończeniu nie wraca już pod haitańską banderę⁵³.

18.07.1869 – nowo zakupione przez rebeliantów okręty, korwety *Mont Organisé* i *République*, przybywają do St. Marc⁵⁴.

14.09.1869 – bitwa morska koło Le Borgne: marynarka rządowa reprezentowana przez *Pétiona* i *Salnave'a* stacza bój z *Mont Organisé* i *République*. Wynik bitwy jest nierozstrzygnięty, ponieważ wszystkie okręty odniosły ciężkie uszkodzenia, lecz żadna z nich nie zatонуła⁵⁵.

Październik 1869 – będąca w posiadaniu sił rządowych znajdująca się w Artibonite twierdza Gonaïves zostaje w lipcu zablokowana przez rebeliantów z pokładu zdobytego w lipcu parowca uzbrojonego *Artibonite*. Twierdza niebawem kapitułuje⁵⁶.

15.11.1869 – w zdobytym przez rebeliantów Le Cap w ich ręce wpadają korweta *Pétion* i kanonierka *Salnave*⁵⁷.

Początek grudnia 1869 – zakupiony przez rząd w Stanach Zjednoczonych pancernik o centralnie ustawionej baterii artylerii głównej, *Triumph* tonie podczas rejsu na wyspę w sztormie koło Kap Hatteras⁵⁸.

18.12.1869 – rebelianci na pokładach okrętów *Mont Organisé*, *République* i zdobytego *Pétiona* desantują ponad 1000 żołnierzy w obleganym dotąd Port-au-Prince. Ci zajmują szturmem m.in. nową rządową kanonierkę *Terreur* i zaczynają ostrzeliwać z jej ustawionej na dziobie odprzodowej armaty Dahlgrena kal. 229 mm pałac prezydencki i jego magazyn, który po drugim wystrzale eksploduje. Salnave ledwo uchodzi swoim prześladowcom, ale za jakiś czas zostaje pojmany i rozstrzelany 15.01.1870 przez pluton egzekucyjny. Prezydentem zostaje Nissage-Saget⁵⁹.

11.06.1872 – „Afera Batscha”: SMS *Vineta* i SMS *Gazelle* pod dowództwem komodora Batscha wchodzi do Port-au-Prince, aby wyegzekwować odszkodowanie za sumy, którzy stracili niemieccy kupcy podczas wojny domowej „Cacos”. Po haitańskim sprzeciwie, Batsch rozkazuje zająć Marine Haïtienne jako przyczynę *Mont Organisé* oraz *Union* (eks-*Salnave*). Włącza się rząd haitański. Po zwrocie zagarniętych przysłów przez okręty Kaiserliche Marine, Haitańczycy znajdują haitańskie bandery narodowe zbeszczeszczone ludzkimi odchodami, porzucone na pomoście⁶⁰.

Marzec 1876 – powstanie Pierre-Théomas Boisrond-Canala: admirał Mari-

ne Haïtienne otrzymuje rozkaz zablokowania i zbombardowania rebelianckiej twierdzy morskiej Jacmel z nowymi kanonierkami *St. Michel* i 1804, lecz nie czyni tego, tylko przyłącza się na miejscu do powstańców Boisronda-Canala, który krótko po tym zostaje prezydentem⁶¹.

17.06.1876 – powstanie Pierre'a Norda Aleksisa przeciwko rządowi. *St. Michel* otrzymuje rozkaz zablokowania północnego wybrzeża. Powstanie po kilku dniach zostaje zdławione⁶².

15.03.1878 – powstanie Louisa Tanisa przeciwko rządowi. Tanis, który był komendantem garnizonu Port-au-Prince, zajmuje szturmem arsenał, ale rezygnuje z dalszych kroków, kiedy urzędujący w momencie rebelii nieobecny prezydent Boisrond-Canal wraca na pokładzie *St. Michela*⁶³.

Luty 1879 – rebelia w Gonaïves. Prezydent Boisrond-Canal wchodzi wraz z wojskiem na pokład 1804 i dusi w krótkim czasie powstanie⁶⁴.

14.03.1879 – po kolizji z pewnym brytyjskim statkiem handlowym koło *St. Marc* przewraca się *St. Michel* i tonąc zabiera ze sobą na dno całą załogę oraz zaokrętowanych 54 żołnierzy.

30.06.1879 – Mulacka elita w Port-au-Prince wznieca powstanie. 03.07 tonie w porcie kanonierka 1804 po eksplozji magazynu. Chociaż powstanie utopione zostaje w morzu krwi, kraj się nie uspokaja. Boisrond-Canal wybiera wygnanie w dniu 17. 07⁶⁵.

Marzec 1883 do stycznia 1884 – wojna domowa mulatów przeciwko nowemu, czarnemu prezydentowi Lysiusowi Salomonowi.

23.03.1883 – po wylądowaniu 100 emigrantów, którzy zeszli z pokładu s/s *Tropic* w Miragoane rząd zareagował niezwykle szybko i do zagrożonego terenu skierował parowce *Bois De Chêne*, *L'Egalité* i *L'Estere* z 1200 żołnierzami, którzy przystąpili do oblężenia miasta. Rządowe parowce włączyły się do blokady, lecz nie były w stanie zapobiec przerwaniu blokady przez s/s *Alvena*, który dostarczył powstańcom zaopatrzenie⁶⁶.

27.05.1883 – marynarka bierze udział w zwalczaniu powstań w południowo-haitańskim portach Aquin i Jérémie⁶⁷.

1883, sierpień – powstańcy kupują i uzbrajają były brytyjski parowiec pocztowy s/s *Eider*, a po zmianie nazwy na *La Patrie* kierują go do akcji jako rajder⁶⁸.

16.11.1883 – rebeliancka kanonierka *La Patrie* ostrzeliwuje w obecności brytyjskiej kanonierki HMS *Mallard* z redy zgromadzone oddziały rządowe ze swojej 100-funtówki. Ogień *La Patrie* powo-

duje wysokie straty wśród rządowych żołnierzy, natomiast ogień armat polowych jest za krótki⁶⁹.

16.11.1883 – krążownik rządowy *Dessalines* zdobywa jako przyz w pobliżu Jacmel brytyjski szkuner *Dareless* z zaopatrzeniem dla rebeliantów. Z ośmiuosobowej załogi zastrzelonych zostaje pięciu⁷⁰.

17.11.1883 – bitwa morska koło Jacmel: nowy krążownik rządowy *Dessalines* zaskakuje *La Patrie* i roznosi ją prawie swoim ogniem artyleryjskim. Uszkodzone na niej zostają oba boczne koła napędowe a śmierć ponosi 7 ludzi. Na *Dessalines* pada kapitan. Ciężko uszkodzona *La Patrie* wycofuje pod osłonę fortu Jacmel, *Dessalines* natomiast odchodzi do Port-au-Prince⁷¹.

19.11.1883 – ostrzał rebelianckiej twierdzy morskiej Jacmel przez *Dessalines*. W dniu 21.11 forty zostają zmuszone do milczenia. SMS *Freya* ewakuuje 150 kobiet i dzieci⁷².

21.11.1883 – ostrzał rebelianckiej twierdzy morskiej Jérémie przez *Dessalines*.

21.12.1883 – rebeliancka twierdza morska Jérémie kapituluje przez wojskiem rządowym w obecności okrętów USS *Swatara*, HMS *Foam* i hiszpańskiego krążownika *Jorge Juan*, spełniających rolę gwaranta. Na krótko przed tym skapitulowała rebeliancka twierdza Jacmel, a trzy dalsze wioski w okolicy zostały wzięte szturmem przez oddziały rządowe. Tym samym wojna domowa mulatów skierowana przeciwko prezydentowi Lysiusowi Salomonowi doczekała się swojego końca⁷³.

24.05. 1888 – bunt w Port-au-Prince. Marine Haïtienne w składzie *Dessalines* i *Toussaint L'Ouverture* grozi powstańcom swoją burtową artylerią⁷⁴.

Październik 1888 do 1889 – wojna domowa Hyppolite'a. Rebelianci pod przewodnictwem Florvila Hyppolite'a wypędzają tymczasowego uzurpatora, którym był prezydent Francois Legitime.

21.10.1888 – krążownik *Dessalines* zdobywa jako przyz amerykański frachtowiec s/s *Haytian Republic*, który wioził broń dla zwolenników Hyppolite'a. Frachtowiec zostaje zmuszony do zawinięcia do Port-au-Prince (chodzi o tzw. „Aferę Haytian-Republic”) ⁷⁵.

27.10.1888 – rebeliancka twierdza morska Jacmel kapituluje przed wojskiem rządowym⁷⁶.

Listopad 1888 – marynarka bombarduje powstańcze twierdze Gonaïves i Cap Haïtien. W Le Cap, którego forty nie nadają się do obrony w panice z mia-

sta ucieka 9000 mieszkańców. W trakcie dalszych operacji, które skierowane są ponownie przeciwko Gonaïves i St. Marc, zniszczony zostaje na początku grudnia w wyniku eksplozji kotła parowiec rządowy *L'Estere*⁷⁷.

Koniec listopada 1888 – niemiecki parowiec pocztowy s/s *Cremon* (Hansa-Rederei) zostaje staranowany u wejścia do Port-au-Prince z powodu podejrzenia wspierania powstańców przez kanonierkę *Toussaint L'Ouverture* (Capitaine Coco) i jest zmuszony wyrzucić się na mieliznę, gdzie jego wrak zostaje splądrowany przez tłum (tzw. „Incident Cremon”). Rzesza nie reaguje⁷⁸.

21.12.1888 – Amerykańskie okręty USS *Galena* i USS *Yantic* wymuszają wydanie s/s *Haytian Republic*⁷⁹.

Marzec 1889 – Florvil Hyppolite dokonuje zakupu 2 parowców i następnie je uzbraja. Prezydent Legitime podpisuje w tym samym czasie umowę z Francją o dostarczeniu przez nią jednej kanonierki.

Kwiecień 1889 – punkt zwrotny wojny domowej: Pod Trou-du-Nord wojska rządowe zostają dotkliwie pobite przez rebeliantów pod komendą generała Turennesa St. Gillesa.

Koniec maja 1889 – rząd Francji wypowiada umowę podpisaną na dostarczenie kanonierki i przekazując swoją decyzję partii rządzącej na Haiti.

29.07.1889 – kapitulacja twierdzy morskiej Les Cayes przed armią rebeliancką. Komendant twierdzy, generał Antoine Simon przechodzi z całym garnizonem na stronę przeciwną⁸⁰.

Początek sierpnia 1889 – armia rebeliancka zdobywa po operacji desantowej port w Jacmel⁸¹.

Początek sierpnia 1889 – w morze wychodzi flota rządowa, aby odbić Les Cayes⁸².

02.08.1889 – rebeliancka marynarka pojawia się pod postacią 2 uzbrojonych parowców u wrót Port-au-Prince informując znajdujące się tam stacjonery (brytyjski i hiszpański), że następnego dnia przystąpią do ostrzału miasta i poru, a z uwagi, że armia rebeliancka okrążyła już miasto od strony lądu, ewakuacja wielu tysięcy obcokrajowców okazuje się być już niemożliwa, Brytyjczycy i Hiszpanie nie przyjmują oświadczenia Haitańczyków i nie zezwalają na użycie jakiegokolwiek siły⁸³.

27.08.1889 – Florvil Hyppolite wchodzi do Port-au-Prince. Koniec wojny domowej.

18.04.1893 – spotkanie na szczycie Haiti i Republiki Dominikany w Zato-

ce Manzanillo. Dominikański przywódca, Ulisses Heuraux, przybywa na pokładzie *El Presidente'a*, a Florvil Hyppolite na *Dessalinesie* eskortowany przez *Defense'a*⁸⁴.

Październik 1893 – nowa kanonierka *Alexandre Pétion* tonie w pobliżu wybrzeża Fort Tiburon w wyniku sabotażu, ratuje się tylko 1 członek załogi⁸⁵.

Marzec 1894 – korweta *Dessalines* i kanonierka transportowa *Defense* dokonują w Fortune Island (Wyspy Bahama) ataku na amerykański jacht o napędzie parowym *Natalie*, co uniemożliwia wykorzystanie go przez emigrantów haitańskich do wylądowania w swojej ojczyźnie⁸⁶.

06.12.1897 – niemieckie kanonierki SMS *Charlotte* oraz SMS *Stein* (Kommodor Thiele) wchodzi do Port-au-Prince i domagają się wypłacenia odszkodowania w imieniu kupca o nazwisku Lüders, złożenia przez Haiti oficjalnych przeprosin na ręce Rzeszy Niemieckiej, oddania salutu 21 wystrzałów oraz przyjęcie uprzednio wygnanego z Haiti biznesmena hrabiego Schwerina w pałacu prezydenckim, w przeciwnym razie pałac zostanie zniszczony a miasto zbombardowane. Marine Haitienne, która składa się z jednostek *La Crête-à-Pierrot*, *Dessalines* i *Capois la Mort* (wiceadmiral Killick) pozostaje w gotowości bojowej z rozpalonymi kotłami, aby podjąć walkę. Na krótko przed upływem niemieckiego ultimatum, prezydent Simon Sam daje za wygraną i zgadza się na postawione warunki (tzw. „Afera Lüdersa”)⁸⁷.

27.05.1899 – prezydent Tiresias Simon Sam odbija ze swoją flotą od mola w St. Nicolas, aby się spotkać z prezydentem Ulissesem Heurauxem (Republika Dominikany) i ustalić z nim przebieg granicy między obu państwami⁸⁸.

07.12.1899 – wejście do Port-au-Prince korwety SMS *Nixe* wywołuje wśród mieszkańców poważne niepokoje, ponieważ tego dnia mijają dokładnie dwa lata od wydarzeń tzw. „Afer Lüdersa”⁸⁹.

Początek lutego 1900 – kanonierka transportowa *Defense* wchodzi koło Kuby na podwodną skałę i trzeba ją uznać za straconą⁹⁰.

Maj – październik 1902: wojna domowa Firminów.

Maj 1902 – poprzedni prezydent Antenor Firmin (zięć Sylvaine'a Salnave'a) na czele oddziałów wojskowych Północy zwraca się przeciwko rządowi tymczasowemu w Port-au-Prince. 14.05 marynarka w składzie *La Crête-à-Pierrot* i *Toussaint L'Ouverture* pod dowództwem admirała Killicka, staje u boku

Firminów i wychodzi w kierunku Cap Haïtien⁹¹.

27.06.1902 – ostrzał wiernego prawowitemu rządowi portu Cap Haïtien przez okręty rebeliantów. Próba wysadzenia desantu zostaje udaremniona przez oddziały rządowe pod komendą generała Norda Aleksia⁹².

28.06.1902 – rebeliancka kanonierka transportowa *Toussaint L'Ouverture* wchodzi u północnego wybrzeża na podwodną skałę i do końca wojny domowej nie bierze już udziału w żadnej akcji⁹³.

25.07.1902 – rząd tymczasowy ogłasza krążownik *La Crête-à-Pierrot* morskim piratem, co przez większość mocarstw zagranicznych zostaje uznane⁹⁴.

Koniec lipca 1902 – po w/w deklaracji swoją bazę w Fort de France (Martytika) opuszcza krążownik opancerzony *D'Assas* i przechodzi do Port-au-Prince, aby chronić interesy Francji przeciwko „piratowi” i uniemożliwić mu ostrzelanie stolicy.

Początek sierpnia 1902 – blokada wiernej rządowi, ale okrażonej przez Firminów twierdzy morskiej Cap Haïtien przez *La Crête-à-Pierrot*⁹⁵.

10.08.1902 – krążownik rebeliancki *La Crête-à-Pierrot* wysadza na ląd oddział rozpoznawczy w pobliżu Cap Haïtien⁹⁶.

12.08.1902 – dowódca stacjonującej przed Cap Haïtien kanonierki USS *Machias*, Commander McRea, odmawia Killickowi prawa zablokowania Cap Haïtien. Killickowi udaje się jednak uniemożliwić parowcowi amerykańskiemu *La Paloma* załadowaniem bronią przeznaczoną dla rządu tymczasowego wejście do portu w Cap Haïtien.

Półowa sierpnia 1902 – francuski krążownik *D'Assas* odszukuje na północnym wybrzeżu *La Crête-à-Pierrot* i zaczyna go ścigać, ale *Crete* wchodzi na płytką wodę, na którą *D'Assas* nie waży się pójść, co zbawia haitańską jednostkę⁹⁷.

30.08.1902 – USS *Machias* nie doczekawszy się zmiany obiera kurs na Boston, co *La Crête-à-Pierrotowi* daje wolną rękę.

01.09.1902 – amerykański szkuner *Sullivan* przełamuje blokadę i nie zostaje zatrzymany, pomimo ostrzału przez *La Crête-à-Pierrot*⁹⁸.

02.09.1902 – niemiecki transportowiec HAPAG-u s/s *Markomannia* z bronią dla rządu tymczasowego zostaje przechwycony w Zatoce La Gonaïves przez *La Crête-à-Pierrot*, ładunek zostaje zarekwirowany i dostarczony do Gonaïves⁹⁹.

06.09.1902 – bitwa morska koło Gonaïves: kotwiczący na redzie

Gonaïves rebeliancki krążownik *La Crête-à-Pierrot* (*La Crête-à-Pierrot*) bez pary i z połową załogi na przepustce w porcie zostaje wezwany przez SMS *Panther* (kmdr ppor. Eckermann) do poddania się. Wiceadmiral Killick odmawia wprawdzie, choć po zasięgnięciu opinii swoich oficerów, uważa walkę za beznadziejną. Z tego też powodu wysadza siebie i okręt w powietrze kładąc w jego rufowej prochowni ogień co jednak nie powoduje zatonięcia jednostki, lecz wznieca tylko ogień. Kiedy Eckermann w błędnym przekonaniu, że na pokład haitańskiej jednostki ponownie wejdzie jego załoga, rozkazuje otworzyć ogień. Po kilku salwach płomienie dochodzą do dziobowego magazynu amunicji, w wyniku czego dochodzi do eksplozji a okręt tonie na płytkiej wodzie¹⁰⁰.

17.09.1902 – Firmin uchodzi za granicę, koniec wojny domowej.

Sytoczeń 1908 – ponowne powstanie Firminów przeciwko rządowi Pierre'a Norda Aleksias.

19.01.1908 – marynarka bombarduje powstańcze pozycje koło twierdzy morskiej St. Marc.

20.01.1908 – marynarka transportuje oddziały wojska będące pod rozkazami generała Leconte'a do St. Marc.

21.01.1908 – marynarka blokuje powstańczy Gonaïves. Firmin wybiera ponownie emigrację¹⁰¹.

Listopad – grudzień 1908 – powstanie wzniecone przez Antoine'a Simona przeciwko prezydentowi Nordowi Aleksisowi.

20.11.1908 – początek blokady morskiej przeciwko powstańczym portom z okazjonalnym ostrzałem¹⁰².

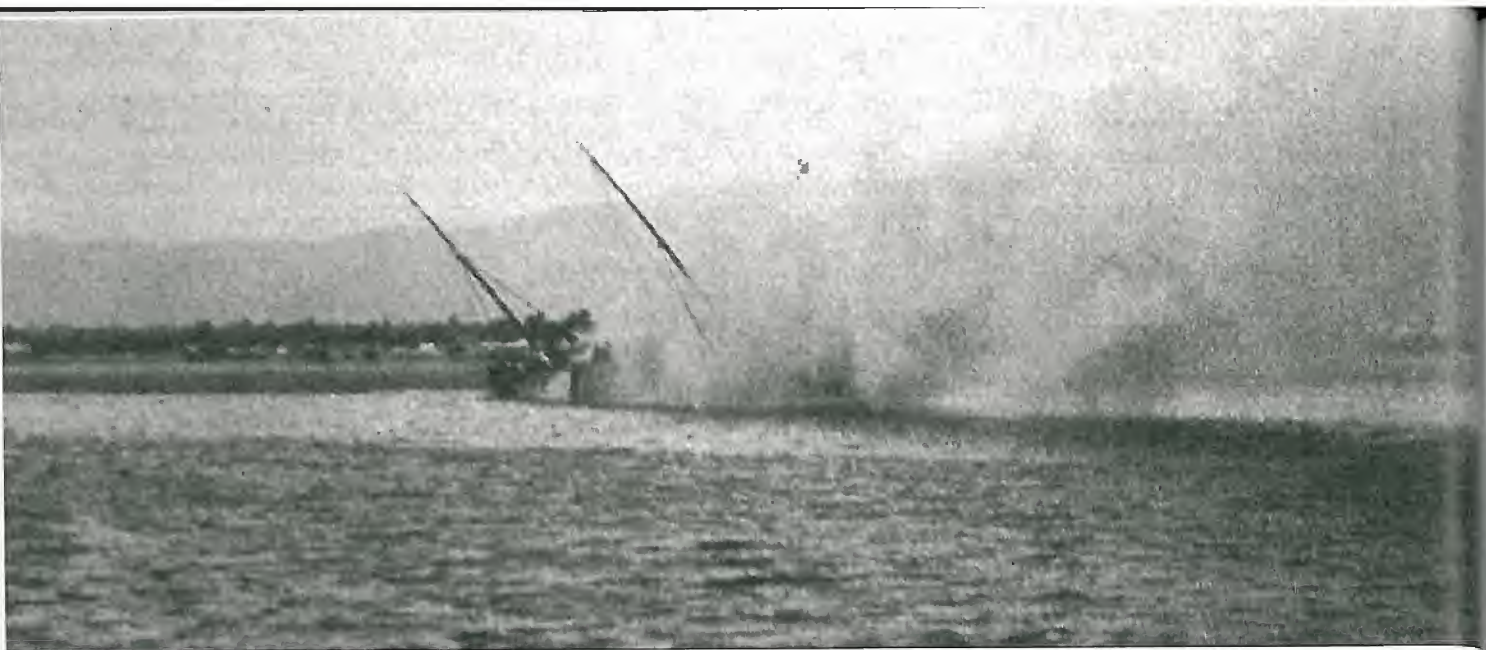
22.11.1908 – bitwa morska koło Jérémie. Niesprawna kanonierka *Le Croyant*, która wpadła w ręce rebeliantom zostaje przez nich wyremontowana i toczy następnie bój z wierną rządowi kanonierką *Centenaire*. Prawdopodobnie podczas pogoni za nią, *Le Croyant* wchodzi na podwodną skałę i trzeba go było uznać za stracony¹⁰³.

28.11.1908 – wierna rządowi kanonierka *Centenaire* transportuje rannych z frontu do Port-au-Prince¹⁰⁴.

03.12.1908 – Nord Alexis opuszcza Haiti na pokładzie francuskiego krążownika. Nowym prezydentem zostaje Antoine Simon¹⁰⁵.

12.12.1908 – kanonierka *Vertieres* niespodziewanie wchodzi do Cap Haïtien. Rząd widzi w tym ewentualne spotkanie spiskujących generałów¹⁰⁶.

26.10.1910 – zakupiona przed rokiem kanonierka pancerna *Liberté* tonie u północnego wybrzeża w wyniku wewnętrz-



Bitwa morska koło Gonaïves, 6 września 1902. Krążownik La Crête-à-Pierrot tonie w ogniu S.M.S. Panther i po eksplozji dziobowego magazynu amunicji kładzie się na burcie w miejscu, gdzie woda jest bardzo płytka. Fot. „Marinerundschau”; za uprzejmą zgodą wydawnictwa Mittler & Sohn

ne eksplozji z 10 generałami armii na pokładzie. Śmierć zabiera 70 ludzi, a tylko 20 ratuje swoje życie¹⁰⁷.

21.01.1911 – Rząd prezydenta Antoine'a Simona prosi Stany Zjednoczone o pośrednictwo przy określeniu granicy między Haiti a Republiką Dominikany, aby zapobiec tym samym eskalacji przewidywalnego konfliktu zbrojnego¹⁰⁸.

03.02.1911 – prezydent Antoine Simon wchodzi na pokład kanonierki *Nord Alexis* i wraz z wycarterowanym niemieckim parowcem transportowym z dużą liczbą wojska udaje się do Gonaïves, aby tam zdławić powstanie Cacos wywołane przez Cincinnatusa Leconte'a¹⁰⁹.

Początek lipca 1911 – krążownik pancernopokładowy *Antoine Simon* (eks-włoska *Umbria*) z prezydentem Simonem na pokładzie rusza w swój dziewiczy rejs pod banderą haitańską i wchodzi na mieliznę¹¹⁰.

19.07.1911 – krążownik *Antoine Simon* znajduje się w Kingston na Jamajce, gdzie zostanie wyremontowany¹¹¹.

31.07.1911 – krążownik *Antoine Simon* pojawia się wprawdzie koło Port-au-Prince, ale wkracza już do akcji przeciwko prezydentowi Simonowi, który 03.08 wybiera emigrację. Cincinnatus Leconte zasiada w dniu 14.08. na fotelu prezydenta¹¹².

04.10.1911 – w wyniku afery korupcyjnej na sznurku zostaje postawiona znajdująca się w Kingston na Jamajce kanonierka *Centenaire*, która wymagała remontu. Prezydent Leconte powołuje komisję śledczą w ministerstwie marynarki¹¹³.

Początek grudnia 1911 – prezydent Leconte powołuje Williama Wilмота White'a, który służył w US Navy, który ma się zająć rekonstrukcją marynarki

wojennej. Do jego zadań należy skierowanie do generalnego remontu kanonierek *17 Decembre*, *Capois la Mort*, *Nord Alexis*, *Alexandre Pétion* i *Toussaint L'Ouverture*¹¹⁴.

25.03.1912 – bunt załogi będącego w drodze do Stanów Zjednoczonych celem przeprowadzenia remontu krążownika *Ferrière* (eks-Antoine Simon) po przybyciu do Charleston (Południowa Karolina) z powodu niewypłaconego żołdu¹¹⁵.

07.08.1912 – Ładunki miotające pocisków kal. 150 mm z *Ferrière'a*, które złożone zostały w magazynie znajdującym się pod pałacem prezydenckim zapaliły się w nocy. Pałac eksplodował a prezydent Cincinnatus Leconte i 300 ludzi jego gwardii przybocznej zginęli. Do amerykańskiej okupacji w roku 1915 w kraju panuje nieustanny stan wojny domowej¹¹⁶.

1914 – w wojnie domowej między prezydentem Zamorem a insurgentem Davilmarem Theodorem, kanonierkę *Nord Alexis* kilkakrotnie używa się do transportu rannych.

21.02.1915 – kanonierki *Nord Alexis* i *Pacifique* zostają opuszczone przez swoje załogi w Port-au-Prince i splądrowane przez powstańców.

25.04.1915 – powstańcy spod znaku Cacos będący pod rozkazami generała dr Rosalvo Bobo nacierają z Ouaniminthe na Le Cap i opanowują tamtejszą twierdzę¹¹⁷.

Koniec kwietnia 1915 – Le Cap blokuje kanonierki *Nord Alexis* i *Pacifique*.

Początek maja 1915 – nie rozstrzygnięty pojedynek między *Nord Aleksisem*, *Pacifique* i bateriami nadbrzeżnymi w Forts Picolet opanowanymi przez powstańców.

– bitwa koło „Haut du Cap”. Naciera-

jące od południa wojska rządowe pod dowództwem generała Blota pokonują Cacos w bitwie na południe od Le Cap i wyrzucają ich z miasta Bobo.

04.07.1915 – kanonierka *Nord Alexis* ładuje w Port-au-Prince 300 żołnierzy piechoty i dostarcza je jako wzmocnienie do Le Cap.

09.07.1915 – kanonierka *Pacifique* wychodzi z portu i bombarduje położony nieopodal i zajęty przez powstańców mały port Bord-de-Mer.

10.07.1915 – kanonierka *Pacifique* wchodzi do Port-au-Prince.

23.07.1915 – *Pacifique* wychodzi ponownie z pieniędzmi i 30 000 sztukami amunicji przeznaczonej dla wojsk rządowych do Le Cap. W tym samym czasie do Port-au-Prince wchodzi pancernik USS *Connecticut* i holownik *Osceola*.

30.07.1915 – kanonierka *Pacifique* ma zamiar opuścić Le Cap, ale przeszkadza jej w tym *Nord Alexis*.

04.08.1915 – kanonierka *Pacifique* wychodzi z generałem Blotem na pokładzie do Monte Christi (Republika Dominikany), gdzie generał pozostaje na uchodźstwie.

06.08.1915 – kanonierka *Pacifique* wchodzi do Le Cap i zostaje przekazana pod straż amerykańskiej piechoty morskiej (US Marines). Kanonierka *Nord Alexis* wychodzi z 700 żołnierzami wojska rządowego z Le Cap. Po długim rejsie przerywanym przez liczne awarie wchodzi dopiero 10.08.1915 do Port-au-Prince. Do o mało co nie zmarłych z głodu ludzi (oczekiwano, że rejs potrwa krótko, więc nie wzięto na drogę prowiantu) załoga krążownika pancernego USS *Washington* spontanicznie częstując niefortunnych śniadaniem¹¹⁸.

Późne lato 1915 – szalejący sztorm wyrzuca na brzeg przeholowaną do Port

-au-Prince w międzyczasie kanonierkę *Pacifique* i musi być ściągnięta przez holownik US Navy *Osceola*. Kanonierka ma uszkodzony dziób i maszynę.

1916 – Wraz ze sprzedażą kanonierki *Nord Alexis*, *Pacifique* i *Vertières* haitańska marynarka wojenna przestała istnieć.

6. Konsekwencje

Marine Haïtienne była dla wielu Haitańczyków XIX i początku XX wieku symbolem niepodległości kraju oraz symbolem władzy. Po roku 1916 swój żywot wiódł tylko jeden jedyny jacht prezydencki, który okazjonalnie występował w roli (nieuzbrojonego) patrolowca. W roku 1934 Amerykanie opuścili wyspę.

W późnych latach 30. Marine Haïtienne reaktywowano jako Garde Côtière Haïtienne, czyli Haitańską Straż Graniczną. W roku 1959 dysponowała ponad 11 kutrami strażniczymi o wyporności 45 i 160 ton, 1 małym okrętem desantowym i wyżej wspomnianym jachtem. Sprawy techniczne i fachowa obsługa znowu zostały zaniedbane. Jedną z jednostek, transportowiec *Vertières* zatonięła w roku 1951 a inną wycofano ze służby. Dwie z uwagi na zły stan techniczny postawiono na sznurku, by następnie jedną z nich sprzedać, a jednostkę desantową po kapitalnym remoncie oddawiono do „rezerwy”¹¹⁹.

W kwietniu 1963 r. zbuntowały się załogi trzech największych jednostek Straży Granicznej, patrolowce *La Crête-à*

Prezydent Cincinnatus Leconte (1854-1912), praprawnuk cesarza Jeana-Jaquesa Dessalinesa. Fot. Public Domain/United States



Pierrot i *Ertieres* oraz wypożyczony od US Navy stawiacz sieci zagrodowych *Dessalines*. Wymienione okręty otworzyły nawet ogień ze swojej małokalibrowej artylerii w kierunku pałacu prezydenckiego, ale przepędziło je lotnictwo. Ostatecznie okręty dały się internować w Gantanamo Bay. Stany Zjednoczone zwróciły potem wspomniane okręty a z uwagi na swoją „niesławną” rolę, którą odegrały, haitańska Garde Côtière została ona przemianowana przez prezydenta „Papę Doc” Duvaliera ponownie w „Marine Haïtienne”, co miało posmak mocnej drwiny. Oprócz tego Robert Debs Heinl, szef misji morskiej US Navy na Haiti i autor standardowego dzieła o historii Haiti, na którego się w niniejszej pracy bardzo często powoływałem, został przez „papę” Doc’a uznany za „persona non grata” i wydany z ojczyzny¹²⁰.

Ze wspomnianych wyżej okrętów do roku 1970 ostały się tylko 5 kutrów strażniczych, ciągle przebywający w rezerwie, okręt desantowy i jacht prezydencki, oraz były amerykański stawiacz sieci zagrodowych, który klasyfikowany był jako oceaniczny patrolowiec¹²¹.

Do roku 1981 przetrwał natomiast tylko jacht prezydencki, a wszystkie inne jednostki „Baby Doc” wycofał ze służby, natomiast wypożyczony stawiacz sieci zagrodowych rozkazał zwrócić pierwotnym właścicielom. W zamian Haiti zakupiło w USA dwa stare holowniki oceaniczne typu *Sotoyomo*, które używane były jako patrolowce oceaniczne a oprócz tego 3 małe 33-tonowe patrolowce zakupione w stoczni Sewart Marine¹²².

W połowie lat 90-tych nawet i te jednostki już praktycznie nie egzystowały.

Przez wszystkie lata po reaktywacji Marine Haïtienne nie była ona w stanie przebić się w haitańskiej rzeczywistości, tzn. ciągłej walki na należne jej miejsce jako efektywna siła bojowa i poważna ostoja władzy, gdyż już na starcie zatrzymał ją falstart w postaci przestarzałych jednostek z wyposażeniem nie odpowiadającym wymaganiom nowych czasów, a przez dyktaturę Duvaliera lubiana nigdy nie była. Garde Côtière miała za zadanie zwalczać szmugiel (choć w zasadzie należało by powiedzieć, pozwolić Duvalierowi mieć jakiś udział) oraz położyć tamę nielegalnej emigracji z Haiti, służąc jednocześnie jako „listek figowy” w czasach „Zimnej Wojny”, na granicy Cieśniny Zawiętrzonej. Czasy odważnego i legendarnego admirała Killicka gubią się w mrokach przeszłości.

Obecnie Haiti jawi się jako najsmutniejsze miejsce na ziemi. Przed 220 laty Haiti, jako kolonia Francji, była najbogatszym krajem na świecie, z utrzymywanym w brutalnym niewolnictwie społeczeństwem.

To, że Haiti nie dana była historia pełna sukcesów nie ma nic wspólnego z licznymi huraganami i trzęsieniami ziemi, które przez te wszystkie czasy kosztowało życie wielu tysięcy ofiar. Haiti było w przeszłości ogrodem Edenu a dzisiaj jest pustynią. Powodów należy szukać w nie zrozumiałym i ciągle trwającym konflikcie rasowym między Czarnymi („noires”) i Mulatami („mulatres”). Ten naród nie zdołał wykształcić w sobie poczucia odpowiedzialności (przy bardzo wysokim rozwiniętym stopniu patriotyzmu), a problem właściwego wykształcenia nie doczekał się do dzisiaj rozwiązania. „Stara” Marine Haïtienne nie jest symbolem takiego rozwoju tego kraju, lecz jest jednym z nielicznych wspomnień, do których ten dumny naród tak chętnie wraca. ●

Tłumaczenie języka niemieckiego Michał Jarczyk

1. patrz: Andreas von Mach w www.warsailors.com.

2. patrz: New York Times, 13th December 1883: *The Haytian Revolution. Bombardment of Jacmel and a severe naval engagement*.

3. patrz: Lyon in Chesneau/Kolesnik, *Conway's all the worlds fighting ships 1860-1905*, str. 417, cieniowane planiki tego okrętu znaleźć można w *Jane'sie* 1904, 1905-06, 1906-07, jedną fotografię w Wichmann, *Die preußisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (monografia), str. 68.

4. patrz: Lyon in Chesneau/Kolesnik, *Conway's all the worlds fighting ships 1860-1905*, str. 417.

5. Haitańczycy klasyfikowali ten okręt jako „awizo” (nieopancerzony krążownik rozpoznawczy), to samo pisze kmrdr ppor. (KKpt.) Eckermann w swoim raporcie opublikowanym w 1902, str. 1186 i kolejne.

6. patrz: w/w źródła.

7. patrz: New York Times, 26th March 1896: *Haiti's president dead*.

8. patrz: Andreas von Mach w www.warsailors.com.

9. patrz: New York Times, 20th February 1900, *Haitian navy sunk*.

10. patrz: Lyon in Chesneau/Kolesnik, str. 417., *Weyer* 1901, str. 122, *Weyer* 1902, str. 136, wszystkie wydania *The naval Annual* (Brassey) między 1901 i 1914, *Flottes de Combat* 1917, a także wymienione już wyżej wydania *Jane's*.

11. patrz: Adrian English, *Armed forces of Latin America*, str. 277.

12. patrz: Lyon in Chesneau/Kolesnik: s. 417, *Weyer* 1901 i 1902, *Brassey* 1901 oraz 1902.

13. Nie jest to wprawdzie pewne, ale podane tutaj źródło zapewnia, że *Scythian* pod koniec 1903 został uzbrojony, jako nowy okręt dla marynarki Haiti (New York Times: *New cruiser for Haitian navy here*, 12th december 1903). Inny artykuł (New York Times: *graff in Haitian navy*, 20th November 1911) określa okręt jako: „formerly a tug used to tow targets” i faktycznie będzie to pomyłka z kanonierką o tej samej wielkości *Vertières*, która przedtem służyła jako HMS *Columbine* w rzeczywistości jako tender (holownik) tarcz strzelniczych.

14. patrz: np. Lloyds Register 1903-04, litera K oraz kolejne pod nr bieżącym 427.

15. patrz: F. Serlez de Meurs, *Tentative history and list of the Haitian naval force, The Belgian shiplover 1970*, str. 242; Warship International 1966 (no.4), str. 325, daty statystyczne natomiast prównaj z Janesem.

16. patrz: Avril, Prosper, *From Glory to Disgrace. The history of the Haitian army*, str. 58.

17. patrz: Ward, Account descriptive of the Royal colony of Jamaica, Bell, New York 1895, z wyczerpującym opisem parowca.

18. patrz: Warship International No. 4 1985, S. 332; Colledge: Ships of the Royal Navy.

19. patrz: A. von Mach w Gardinera (wydawca), *Conway's all the world's fighting ships 1906-21*, str. 416, Brassey, *The Naval Annual 1912*, str. 245, TNA 1913, str. 281, TNA 1914, str. 260, Jane's Fighting Ships 1910; Popular Mechanics, December 1910, str. 802, Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 372.

20. patrz: Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914*, str. 85.

21. patrz: artykuł *Der Kampf um Tripolitanien*, *Marinerundschau* 1911, str. 1407 kolejne., 1423.

22. patrz: Ufficio Storico della Marina Militare: *Almanacco Storico delle Navi militari Italiane 1861-1995*, str. 284 i kolejne.

23. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 312, 372, 335.

24. patrz: Andreas von Mach w Gardiner (wydawca): *Conway's all the world's fighting ships 1906-1921*, str. 416, Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914*, str. 85.

25. patrz: Warship International 1965, str. 154.

26. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 372.

27. patrz: New York Times 09th June 1898: *The „American launched“*.

28. patrz: F. Serlez de Meurs, *Tentative history and list of the Haitian naval force*; The Belgian Shiplover No 135, 1970, str. 242. Autor utrzymuje tutaj, że jednostka ta istniała jeszcze w roku 1934, co jest ewidentnym nie wychwyconym błędem korekty. Powinno być 1914.

29. patrz: Warship International 1985, str. 332.

30. patrz: Avril, *From glory to disgrace*, str. 43.

31. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 132, 149.

32. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 133.

33. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 4.

34. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 38; Scheina, *Latin America's wars*, Vol. 1: The age of the caudillo, str. 344.

35. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 38.

36. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 38; Heinl/Heinl, *Written in Blood*: str. 192.

37. patrz: Scheina, *Latin America's wars*, Vol. 1, str. 346.

38. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 198.

39. patrz: Scheina, *Latin America's wars*, Vol. 1, str. 346.

40. patrz: Scheina, *Latin America's wars*, Vol. 1, str. 346.

41. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 195.

42. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 201.

43. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 38; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 211.

44. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 38; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 211.

45. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, S. 38; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 212.

46. patrz: Preston/Jordan, *Send a gunboat*, str. 60 (z kilkoma ciężko ważącymi opuszczeniami istotnych faktów w opisie zdarzenia!), również pobieżnie = Laird Clowes, *The end of the Bulldog*, NY Times, 10th July 1904, bardziej rzeczowo Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 39; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 212.

47. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 212 i następne.

48. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 214.

49. patrz: New York Times, 22nd August 1868: *Progress of the revolution – affairs at Port-au-Prince – Capture of a government corvette – latest from Jacmel*; Scheina, *Latin America. A naval history*, str. 39; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 221.

50. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 222; Scheina, *Latin America. A naval history*, str. 39 podaje datę bitwy mianowicie, 19 września.

51. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 222.

52. patrz: New York NY Tribune, 23th April 1869.

53. patrz: New York NY Tribune, May-Aug 1869.

54. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 39.

55. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 39; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 223.

56. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 224.

57. Informacje przekazane przez Pana Andreasa von Mach.

58. patrz: Warship International 1991, str. 404.

59. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 39; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 225.

60. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 41; Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (monografia), str. 57, Röhr, *Handbuch der deutschen Marinegeschichte*, str. 56; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 235.

61. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 239.

62. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 241.

63. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 244.

64. patrz: New York Times, 21st February 1879: *Haiti assailed by insurgents*; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 244.

65. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 245.

66. patrz: New York Times, 24th April 1883: *Troubles in the West Indies*; Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 40.

67. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 255.

68. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 260.

69. patrz: New York Times, 13th December 1883: *The Haytian Revolution. Bombardment of Jacmel and a severe naval engagement*.

70. patrz: New York Times, 13th December 1883: *The Haytian Revolution. Bombardment of Jacmel and a severe naval engagement*.

71. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 40; New York Times, 13th December 1883: *The Haytian Revolution. Bombardment of Jacmel and a severe naval engagement*.

72. patrz: Heinl/Heinl: *Written in Blood*, S. 260; New York Times, 13th December 1883: *The Haytian Revolution. Bombardment of Jacmel and a severe naval engagement*.

73. patrz: New York Times, 24th January 1884: *The Haytian Revolution. Particulars of the capitulation of Jérémie and Jacmel*.

74. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 265.

75. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 277. błędnie przedstawiona jednak przez Scheina: op. cyt. str. 40.

76. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 278.

77. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 278.

78. patrz: Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (monografia), str. 62.

79. patrz: Scheina, *Latin America. A naval history*, str. 312.

80. patrz: Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (dyseratacja), str. 249.

81. patrz: Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (dyseratacja), str. 249.

82. patrz: Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (dyseratacja), str. 249.

83. patrz: Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (dyseratacja), str. 250.

84. patrz: Heinl/Heinl: *Written in Blood*, str. 315.

85. patrz: New York Times, 28th October 1893: *Treason in the black republic*. Błędna natomiast wersja przedstawiona w Heinl/Heinl: *Written in Blood*, str. 291.

86. patrz: New York Times, 14th March 1894: *The story of the Natalie*.

87. patrz: New York Times, 22th December 1899: *Haitians fear Germany*; Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (monografia), str. 64 i następne; Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 293; Scheina, *Latin America. A naval history 1810-1987*, str. 312.; Röhr, *Handbuch der deutschen Marinegeschichte*, str. 69.

88. patrz: New York Times, 28th May 1899: *The Haitian boundary dispute*.

89. porównaj: New York Times, 22nd December 1899: *Haitians fear Germany*.

90. patrz: New York Times, 20th February 1900: *Haitian navy sunk*.

91. patrz: New York Times, 15th May 1902: *Battle in Haiti expected*; Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (monografia), str. 73.

92. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 297.

93. patrz: Heinl/Heinl, tamże.

94. patrz: Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (monografia), str. 75. Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 298.

95. patrz: Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914* (monografia), str. 75.

96. patrz: New York Times, 10th August 1902: *Sharp fighting in Haiti*.

97. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 317.

98. patrz: New York Times, 14th September 1902: *Run Killick's blockade*.

99. patrz: *Marinerundschau* 1902, *Die Vernichtung des haitianischen Rebellenkreuzers „Crete a Pierrot“ durch S.M. Kbt. „Panther“*, str. 1189.

100. patrz: *Marinerundschau* 1902, *Die Vernichtung des haitianischen Rebellenkreuzers „Crete a Pierrot“ durch S.M. Kbt. „Panther“*, str. 1194-96, oprócz wielu innych opisów.

101. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 306.

102. patrz: New York Times, 30th November 1908: *Rebels to attack Haitian capital*.

103. patrz: New York Times, 25th November 1908: *Haitian general captured*; Heinl/Heinl: *Written in Blood*, str. 318.

104. patrz: New York Times, 29th November 1908: *Haiti rebels rout government troops*.

105. patrz: New York Times, 3rd December 1908: *Haiti's president flees to French warship*.

106. patrz: New York Times, 13th December 1908: *Notes of foreign affairs*.

107. patrz: Brassey, *The Naval Annual 1912*, str. 245, TNA 1913, str. 281, TNA 1914, str. 260, *Jane's Fighting Ships 1910*; Popular Mechanics, December 1910, str. 802, Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 372.

108. Patrz: New York Times, 22nd January 1911: *Haiti asks our aid to prevent a war*.

109. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 330.

110. patrz: Andreas von Mach u Gardinera (wydawca): *Conway's all the world's fighting ships 1906-1921*, str. 416, Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914*, str. 85.

111. patrz: New York Times, 19th July 1911.

112. patrz: New York Times, 1st August 1911: *American crew leaves Haiti*.

113. patrz: New York Times, 4th October 1911: *Abandon Haitian gunboat*; 20th November 1911: *Graft in Haitian navy*.

114. patrz: New York Times, 4th December 1911: *To rebuild Haitian navy*.

115. patrz: New York Times, 26th March 1912: *To pay Haitian mutineers*.

116. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 335 i następne.

117. patrz również w: Department of the Navy – Naval Historical Center: History of Flag Career of Rear Admiral W. B. Caperton, US Navy, str. 34 I następne.

118. patrz: Rhodes, *Presence, prevention and persuasion*, str. 160.

119. patrz: *Jane's fighting ships 1961-62*, S. 110; *Flottes de Combat* 1960, str. 259.

120. patrz: *English: Armed Forces of Latin America*, str. 277 oraz następne.

121. patrz: *Jane's fighting ships 1970-71*, str. 151.

122. patrz: *Jane's fighting ships 1981-82*.

Krążownik „Libia”



Krzysztof Hanuszek

Libia w trakcie załadunku węgla i prowiantu, prawdopodobnie w Genui.

Fot. zbiory Achille Rastelli

Wstęp

Osmańska flota, która w epoce sułtana Abdüłaziza (1861-1876) była pod względem liczebnym trzecią na świecie, a drugą w basenie Morza Śródziemnego za panowania jego następcy Abdülhamida II (1876-1909) zaczęła szybko podupadać. Powodem takiego stanu rzeczy była radykalna zmiana priorytetów, wynikająca zarówno z uwarunkowań politycznych, jak i finansowych. Abdüłaziz rozbudowywał bowiem flotę nie szczędząc na to środków, którymi Imperium Osmańskie już wówczas nie dysponowało. Abdülhamid II z jednej strony nie chciał więc pogłębiać zadłużenia zagranicznego państwa, z drugiej zaś sromotna klęska w wojnie z Rosją w latach 1877-78 zmuszała go do odbudowy niemal od podstaw sił lądowych, co także przewyższało możliwości budżetowe państwa. W tej sytuacji postanowiono więc ograniczyć się do modernizacji (w granicach istniejących możliwości) najwartościowszych jednostek pływających. Ze względów oszczędnościowych drastycznie ograniczone też zostało wychodzenie okrętów w morze. W efekcie takiej polityki dramatycznie spadło wyszkolenie załóg, a nie tak dawno temu jeszcze potężna flota pozostała pod względem walorów technicz-

nych daleko w tyle nie tylko za wiodącymi mocarstwami morskimi świata, ale nawet za najbliższymi sąsiadami i potencjalnymi rywalami w basenie Morza Śródziemnego. O skali tego problemu przyszło się Osmanom boleśnie przekonać, gdy w 1897 r. na wówczas tureckiej Krecie wybuchło powstanie ludności greckiej. Zagraniczne mocarstwa bez najmniejszego problemu zastosowały selektywną blokadę wyspy przepuszczając jedynie jednostki greckie. Dzięki temu Grecy otrzymywali posiłki natomiast Turcy nie, skutkiem czego ci ostatni utracili wyspę.

Powyższa sytuacja stała się impulsem modernizacyjnym dla tureckiej floty. Ponieważ rodzimy przemysł stoczniowy nie był zdolny do budowy okrętów wojennych, postanowiono nabyć już gotowe jednostki w innych państwach oraz złożyć zamówienia na budowę całkowicie nowych okrętów za granicą. Jednym z państw do których zwrócono się w tej sprawie była Wielka Brytania, gdzie w zakładach Elswick opracowano projekt krążownika pancernopokładowego. W myśl stosowanej już do pewnego czasu polityki nieuzależniania się w kwestiach pomocy finansowej i militarnej od jednego mocarstwa, budowę trzech okrętów, jakie miały powstać

w oparciu o ww. plany zlecono w trzech różnych krajach. I tak, w 1900 r. zamówione zostały *Mecidiye* (stocznia William Cramp & Sons w Filadelfii) i *Hamidiye*¹ (stocznia Armstrong Whitworth & Co. w Newcastle), a w 1904 r. *Drama*. Budowa tego ostatniego ruszyła w 1907 r. w stoczni Gio. Ansaldo & C. w Genui, jednak z powodu opóźnień w regulowaniu przez stronę turecką należności względem wykonawcy prace postępowały wolniej niż zakładano². Jedenastego listopada 1912 okręt został w końcu zwodowany, ale prace wyposażeniowe realizowano już dla nowego właściciela, jakim stała się marynarka wojenna Włoch³. Próby morskie omawiany krążownik rozpoczął w marcu 1913 r. pod nową nazwą *Libia*.

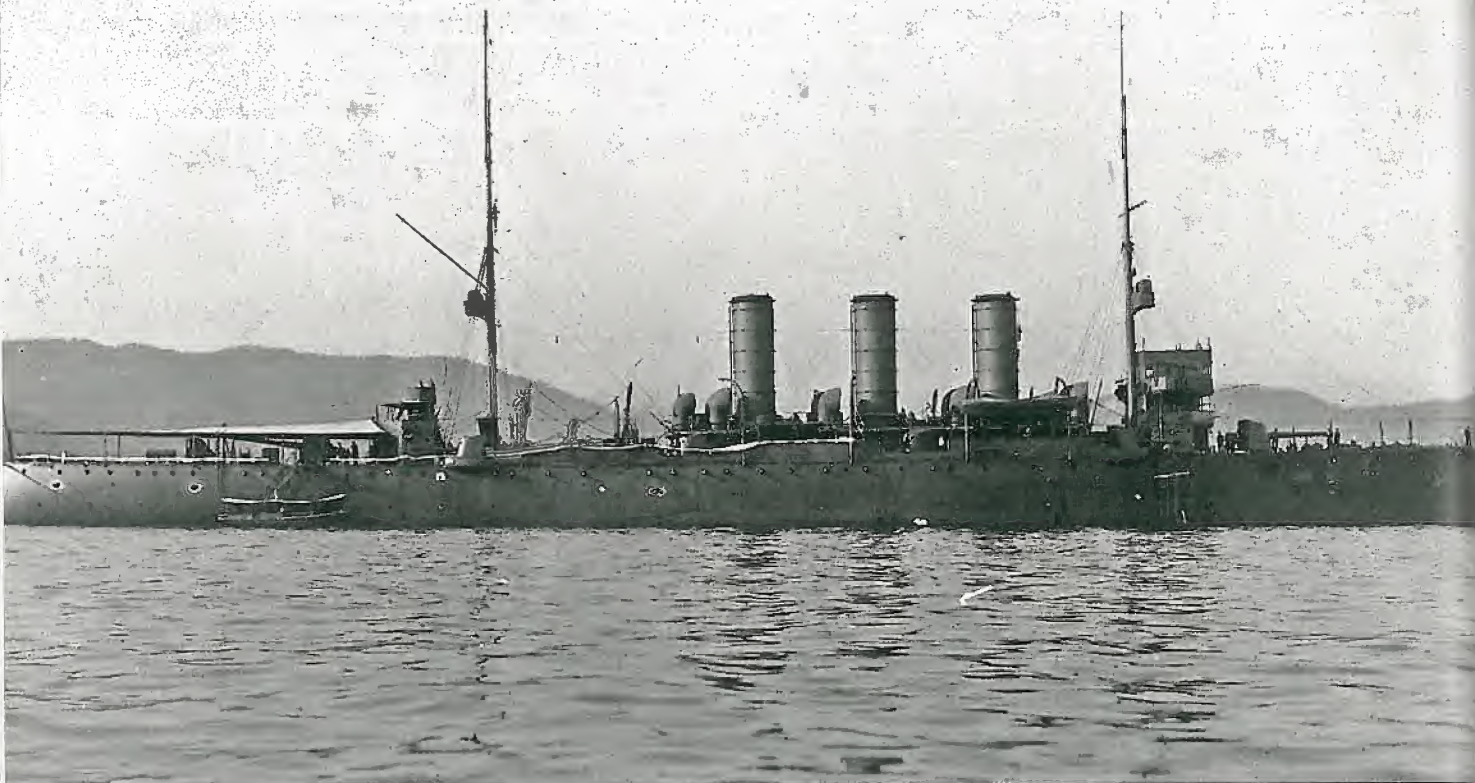
Opis ogólny

Gładkopokładowy kadłub jednostki wykonany ze stali klasyczną meto-

1. Budowę i historię służby tego okrętu omówiono w: Piotr Nykiel, *Turecki krążownik pancernopokładowy „Hamidiye”*, [w:] „Okręty Wojenne”, cz. 1 2/2010(100), s. 23-37; cz. 2 3/2010(101), s. 16-24.

2. Podkreślić należy, że żadna z ww. stocznii nie trzymała się ściśle oryginalnych planów, skutkiem czego wszystkie trzy krążowniki różniły się (nie-raz dość znacznie) w szczegółach konstrukcyjnych, a nawet rozmiarach (por. *ibidem*).

3. Do kwestii tej wrócimy jeszcze omawiając budowę i służbę okrętu.



Libia w początkowym okresie służby.

Fot. zbiory Achille Rastelli

dą nitowania był wysmukły, co sprzyjało osiągnięciu wysokiej prędkości. Przejście stępki w stewę dziobową posiadało wzmocnienie w formie taranu, natomiast nachylona w kierunku pokładu rufa miała zaokrąglony kształt, co było typowym rozwiązaniem dla okrętów przełomu XIX i XX w. Okręt posiadał dwa palowe maszty z platformami reflektorów. Przed fokmasztem znajdowała się nadbudówka z pancerną wieżą dowodzenia, z której kierowano walką i sterowano jednostką podczas bitwy oraz z położonym powyżej pomostem, gdzie umieszczono używane w pokojowych warunkach stanowiska nawigacyjne i manewrowe. Natomiast za grotmasztem znajdowała się mniejsza nadbudówka z zapasowym stanowiskiem dowodzenia. Spaliny z kotłowni odprowadzane przez trzy wysokie kominy ustawione jeden za drugim na śródkręciu. Średnica przewodu pierwszego komina była mniejsza od reszty, gdyż służył odprowadzaniu spalin tylko z czterech kotłów, a nie z sześciu, jak pozostałe dwa. Wzdłuż krawędzi pokładu na śródkręciu biegło wysokie nadburcie z wycięciami dla stanowisk artyleryjskich. Na śródkręciu znajdowały się również liczne nawiewniki oraz żurawiki dla łodzi okrętowych. Manewrowanie jednostką zapewniał pojedynczy ster typu półwyważonego.

Siłownia

Okręt był napędzany przez dwie klasyczne pionowe tłokowe czterocylin-

drowe maszyny parowe potrójnego rozprężenia Ansaldo o mocy 12 500 KM. Parę dla nich dostarczało szesnaście kotłów wodnorurkowych typu Niclausse produkcji Ansaldo. Kotły opalano węglem, którego normalny zapas wynosił 275 ton, a maksymalny 675 t. Zespół napędowy rozmieszczono w kadłubie w układzie naprzemiennym: pierwsza kotłownia (cztery kotły), pierwsza maszynownia (pojedyncza maszyna), druga kotłownia (sześć kotłów), druga maszynownia (pojedyncza maszyna) i trzecia kotłownia (sześć kotłów). Opisane rozplanowanie urządzeń napędowych miało na celu zwiększyć żywotność jednostki i zapewnić jej możliwość utrzymania zdolności manewrowej w przypadku uszkodzeń bojowych, gdyż praktycznie nie było możliwym unieruchomienie wszystkich kotłów i maszyn pojedynczym trafieniem. Maszyny pracowały bezpośrednio na dwa wały (każda na jeden) zakończone trójpłatowymi śrubami typu Stone.

Opancerzenie i obrona bierna

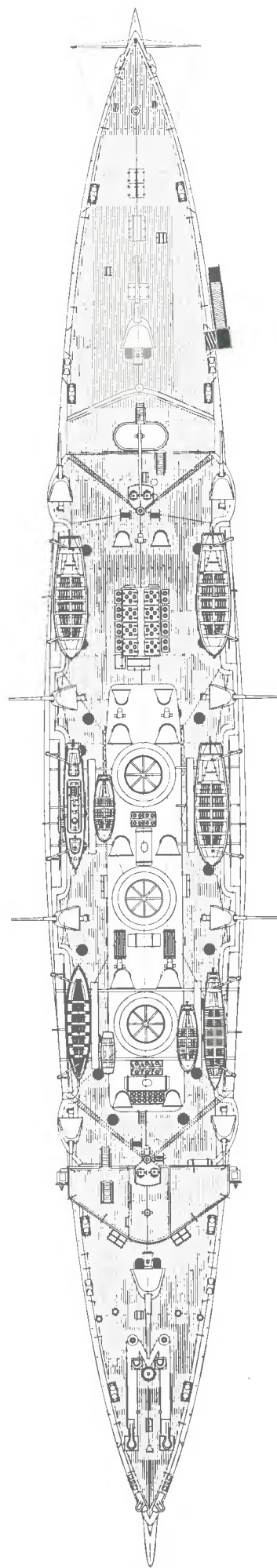
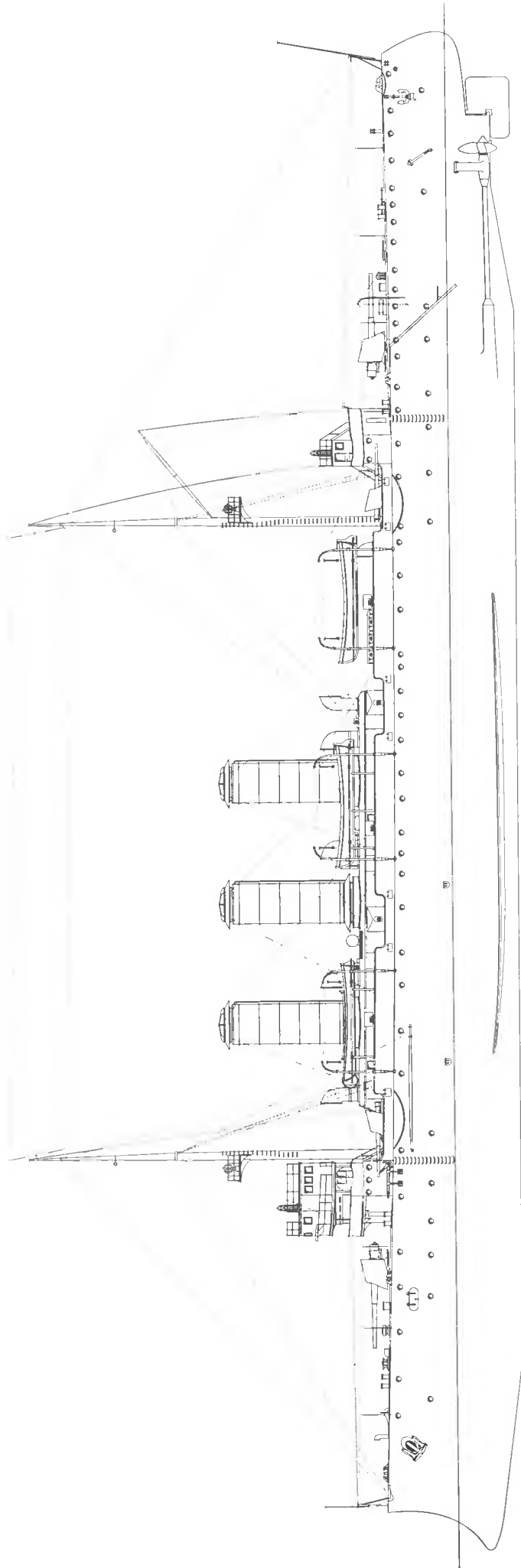
Zasadniczo ochrona pancerna jednostki opierała się na ciągłym pokładzie pancernym z bocznymi skosami biegnącym od dziobu do rufy. Pokład pancerny chronił wszystkie najważniejsze urządzenia, w tym zespół napędowy i maszynkę sterową oraz komory amunicyjne. Grubość pokładu i skosów pancernych wahała się od 38 mm do 101 mm w miejscach najbardziej wrażliwych z punktu widzenia żywotności

okrętu. Ze względu na skosy pancerne zrezygnowano z pancerza burtowego, choć ochronie siłowni służyły również zasobnie węglowe. Ponadto, główne stanowisko dowodzenia i przewód komunikacyjny chronił pancerz o grubości 106 mm i 76 mm odpowiednio. Również działa osłonięte były tarczami (maskami) przeciwdziałkowymi o grubości 76 mm. Materiałem użytym do wykonania opancerzenia była miękka stal typu Marti-Simmens. Odpowiedni stopień niezatapialności miał zapewnić wewnętrzny podział kadłuba na przedziały wodoszczelne, natomiast pewnym brakiem jeśli chodzi o obronę bierną była rezygnacja z podwójnego dna.

Uzbrojenie

Główne uzbrojenie składało się z dwóch dział kal. 152 mm zainstalowanych po jednym na pokładzie dziobowym i rufowym oraz ośmiu dział kal. 120 mm ustawionych po cztery w dwóch bateriach burtowych – pierwsze i ostatnie dział lewo oraz prawo burtowe mogło prowadzić ogień w kierunku dziobu, względnie rufy. Charakterystyki głównego uzbrojenia artyleryjskiego przedstawiały się następująco: łączny ciężar całego stanowiska dział typu 152 L/50 Armstrong 1909 wynosił 8,1 ton, ładunek miotający o masie 14,9 kg nadawał pociskom o ciężarze 50 kg prędkość początkową 870 metrów na sekundę, natomiast całkowita masa stanowiska dział 120 L/45 Armstrong 1909 wynosiła 4,03 t, ciężar pocisku

Libia (1912)



Rys. Jerzy Lewandowski

Podstawowe dane techniczne				
Wyporność	3800 ton (normalna) / 4465 ton (pełna)			
Wymiary dł. x szer. x zan.	111,9 m x 14,5 m x 4,4 m dł. 103,6 m między pionami; zan. 5,5 m przy pełnym obciążeniu			
Prędkość maksymalna	22 węzły			
Zasięg / prędkość	3150 mil morskich / 10 w. 2700 mil morskich / 12 w. 1260 mil morskich / 18 w.			
Załoga	10 oficerów oraz 300 podoficerów i marynarzy			
Osiągi jednostki na próbach				
wyporność	moc maszyn	prędkość	ciśnienie pary	obroty śrub na minutę
3741 ton	12 500 KM	23 węzły	12 kg / cm ²	189 obr./min.
Uzbrojenie				
Artyleria	2 x 152 mm (2 x I) – zdjęte w trakcie służby 8 x 120 mm (4 x I) 3 x 76 mm (3 x I) – działa plot. zainstalowane w trakcie służby 8 x 47 mm (8 x I) 6 x 37 mm (6 X I)			
Uzbrojenie torpedowe	2 x 450 mm (2 x I) – wyrzutnie nawodne			

14,5 kg, masa ładunku miotającego 4,35 kg a prędkość początkowa pocisku 750 m/s. Ponadto okręt uzbrojono w działka małokalibrowe: osiem pojedynczych kal. 47 mm (L/50 Vickers) oraz sześć pojedynczych kal. 37 mm (L/20 Hotchkiss). Uzbrojenie artyleryjskie uzupełniały dwie nawodne wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm. Wobec zagrożenia lotniczego, które pojawiło się w czasie I wojny światowej krążownik otrzymał trzy pojedyncze działa przeciwlotnicze kal. 76 mm (L/40 Ansaldo). W trakcie służby zdjęto z pokładu okrętu działa kal. 152 mm.

Budowa i służba

Jak pisano na wstępie budowę okrętu rozpoczęto w 1907 r. na zamówienie Turcji w stoczni Ansaldo w Genua-Sestri, jednak ze względów finansowych prace niebawem przerwano. Ostateczny kres tureckiemu rozdziałowi historii krążownika położył 29 września 1911 wybuch wojny włosko-tureckiej o Trypolitanię i Cyrenajkę. Jednostka została zarekwirowana przez rząd Włoch a następnie przejęta przez Marynarkę Królewską (Regia Marina) dekretem ministerialnym z 23 września 1912, zaś kolejnym dekretem z 6 października tego samego roku (nr 2165) krążownik został wpisany na Listę Królewskich Okrętów i otrzymał nazwę *Libia*. Krążownik postanowiono ukończyć według oryginalnych planów i w tym celu już wcześniej podpisano odpowiedni kontrakt ze stocznią, która wznowiła prace przy jego budowie. Roboty postępowały szybko – wodowanie miało miejsce 11 listopada 1912, a ostateczne ukoń-

czenie 23 marca 1912. Dzięki temu, gdy dopełniano formalności czyniących krążownik okrętem włoskiej floty, jednostka była już gotowa.

Początkowo *Libia* została sklasyfikowana jako okręt liniowy 4. klasy⁴, co następnie zmieniono na esploratore – jednostka rozpoznawcza. Okręt obok nazwy *Libia* otrzymał też dewizę „Sull'orma di Roma” – pol. „Śladami Rzymu” mającą stanowić przewodnie hasło dla jego służby.

Wiosną 1914 roku (1 kwietnia) *Libia* została okrętem admirałskim Morskiego Departamentu Wojskowego w La Spezia, a z dniem 19 sierpnia weszła w skład Piątego Dywizjonu Połączonych Sił Morskich. Od 12 października okręt przeszedł pod rozkazy dowódcy Trzeciego Dywizjonu. Rok 1914 był jednak jeszcze dla Włoch rokiem pokoju. Italia stała się stroną światowego konfliktu dopiero w 1915 r. i to od razu w sposób ukazujący nagłość i grozę wojny. Oto 24 maja 1915 austro-węgierskie okręty (prawie cała flota naddunajskiej monarchii) dokonały ataku na włoskie wybrzeże ostrzeliwując porty i inne nadmorskie cele. Zespół austro-węgierskich jednostek bombardujących Barlettę startł się na południowy zachód od wyspy Pelagosa z włoskimi okrętami. W pierwszej fazie potyczki krążownik *Helgoland* (3500 t, 130,6 m x 12,8 m x 4,5 m, 27 w., 9 x 100 mm, 6 w.t. 450 mm) unieruchomił trafieniem w maszynownię włoski kontrtorpedowiec *Turbine* (3500 t, 130,6 m x 12,8 m x 4,5 m, 27 w., 9 x 100 mm, 6 w.t. 450 mm). W całkowicie beznadziejnej sytuacji Włosi wywiesili białą flagę, zresztą *Turbine* niebawem zatonął.

Tymczasem na miejsce starcia przybyły dalsze włoskie okręty w tym krążownik *Libia*. Doszło do kolejnej wymiany ognia jednak nie przyniosła ona żadnej ze stron trafień, a jednostki austro-węgierskie niebawem odeszły w kierunku Szybeniku (wówczas Sebenico). Jak wykazała przyszłość, był to jedyny przypadek podczas całej wojny, kiedy *Libia* miała okazję zmierzyć się z nieprzyjacielskimi okrętami w bezpośredniej walce. Nim okręt znalazł się w boju został wcześniej (27 marca) przydzielony do Grupy Rozpoznawczej, a 16 maja do Dywizjonu Rozpoznawczego Naczelnego Dowództwa Grupa B.

Rok 1916 minął stosunkowo spokojnie, choć 18 października 1916 Berlin obwieścił sukces rzekomo odniesiony 7 października przez niemiecki okręt podwodny. Według Niemców tego dnia storpedowano włoski krążownik *Libia*. Wiadomość taką za źródłami niemieckimi powtórzyła prasa w krajach neutralnych, między innymi „New York Times” w numerze z 19 października 1916. Jednak *Libia* w rzeczywistości nie odniosła uszkodzeń, a sukces U-boota pozostał jedynie w sferze niemieckiej propagandy.

W 1917 r. krążownik został skierowany na wody greckie (by powrócić do Włoch dopiero w 1918 r.) i 2 kwietnia wszedł do Tarentu celem przeprowadzenia remontu. Po wykonaniu niezbędnych prac *Libia* trafiła pod rozkazy Naczelnego Dowództwa Morskiego w Albanii i operowała na tych wo-

4. Dosł. „nave da battaglia di 4 classe” – włoskie sformułowanie „nave da battaglia” jest bezpośrednim odpowiednikiem niem. „Schlachtschiff” i ang. „battleship”.

dach aż do końca wojny. W 1919 r. krążownik bazował w Gibraltarze, skąd powrócił do ojczyzny we wrześniu i zawinął do La Spezia, gdzie był remontowany do lutego 1921 r. Następnie do marca 1921 r. okręt przygotowywano do odbycia transoceanicznego rejsu wokół całego globu.

Dziesiątego marca 1921 *Libia* dowiedziona przez komandora porucznika Ernesto Burzagli wyszła z Neapolu. Okręt zawijał kolejno do Gibraltaru, Dakaru, Para, Port of Spain, La Guayara, Hawany, Nowego Orleanu, Galveston, La Ceiba (Honduras), Port Simon (Kostaryka), Balboa (Panama), Callao, Ancon, Guayaquil, Panamy, Manzanilla (Meksyk), Baia Maddalena, San Diego, San Pedro, Santa Barbara, Monterey, San Francisco, Honolulu, Suva (Fidzi), Sydney (Australia), Zatoka Jervis, Melbourne, Newcastle, Brisbane, Townsville, Cairns, Makassar (Celebes), Manilii, Szanghaju, Taku, Shan-hai-kuan, Ching-wan-tao, Dairenu, Peh-tai-ho, Tsingtao, Nagasaki, Kobe, Jokohamy, Hongkou, Kiukiang, Ankinu, Nankinu, Hongkongu, Singapuru, Colombo, Alula, Adenu, Massaua i Port Saidu, by osiągnąć ojczyznę wcho-

dząc do Syrakuz na Sycylii, a następnie zakończyć rejs zawinięciem do Tarentu w dniu 20 lutego 1923. W trakcie rejsu dookoła świata *Libia* przebyła 44 185 mil morskich. Jako ciekawostkę warto dodać, że wizyty w amerykańskich portach wywołały żywą reakcję Włochów mieszkających w USA (czy jak kto woli, Amerykanów włoskiego pochodzenia). Pobyt *Libii* w Stanach Zjednoczonych był dokumentowany na taśmie filmowej przez Franka Caprę (ur. 18 maja 1897, zm. 3 września 1991), późniejszego trzykrotnego zdobywcę Oscara w latach 1934, 1936 i 1938 (kilkakrotnie nominowanego też do tej nagrody) oraz Złotego Globu w 1946 r. Był to pierwszy film Capry, który znalazł się w publicznej dystrybucji. Wracając do dalszych losów okrętu, po tak długim pobycie na morzu krążownik wymagał remontu – w tym celu 19 czerwca 1923 *Libia* została skierowana do Wenecji.

Jesienią tego roku zapadła decyzja o wysłaniu jednostki na Daleki Wschód. Z dniem 24 listopada 1924 powołano Morski Dywizjon Dalekiego Wschodu w skład którego wchodził krążownik. Początkowo zakładano, że *Libia* będzie

przebywała na chińskich wodach stosunkowo krótko, lecz okazało się, że pobyt na Dalekim Wschodzie potrwał kilka lat. Po przybyciu w nowy rejon działania okręt dowodzony przez komandora porucznika Alberto Alessio pływał w okresie październik 1925 – wrzesień 1926 r. między różnymi chińskimi portami, odwiedzając również Nagasaki, Jokohamę oraz Kobe w Japonii, a także zawijając do radzieckiego Władywostoku. Przez kolejne lata *Libia*, operując wspólnie z niszczycielem *Muggia* (850 t, 83,5 m x 7,8 m x 2,5 m, w., 2 x 100 mm, 6 x 66 mm, 4 w.t. 530 mm) oraz kanonierkami *Sebastiano Caboto* (877 t, 63,4 m x 9,7 m x 3 m, 13,2 w., 6 x 76 mm) i *Ermanno Carlotto* (218 t, 48,8 m x 7,5 m x 0,9 m, 14 w., 2 x 76 mm) nadal przebywała na wodach chińskich. W międzyczasie dowodzenie okrętem powierzono komandorowi porucznikowi Luigi Miraglia. Od 1 lipca 1929 jednostkę przeklasyfikowano na krążownik (incrociatori względnie incrociatore). Tego roku ponownie dokonano też zmiany na stanowisku dowódcy, którym został kmdr. por. Giuliano Pini. Ostatnim pełnym rokiem służby *Libii* na Dalekim Wschodzie był 1932, kie-

Libia po powrocie z rejsu szkolnego, lata 20-te.

Fot. zbiory Achille Rastelli



dy to dowodzenie krążownikiem przejął kmdr. por. Guido Bacci. To właśnie jemu przyszło doprowadzić okręt do ojczyzny – *Libia* wyruszyła w rejs powrotny do Włoch wypływając 15 marca 1933 z Szanghaju. Po drodze krążownik odwiedził Hongkong, Singapur, Colombo, Bombaj, Aden, Massauy, Dżuddę i Port Said. Nieco ponad dwumiesięczny rejs zakończył się wreszcie powrotem do kraju, tym razem już na stałe. Dwudziestego maja 1933 *Libia* zawinęła do Tarentu. Efektem długoletniego pobytu na Dalekim Wschodzie było znaczne zużycie okrętu, który na dodatek był już całkowicie przestarzały. W związku z powyższym jednostkę uznano za nieprzydatną dla włoskiej MW, wycofano z aktywnej służby, a następnie rozbijano. Kres morskiemu żywotowi *Libii* położyło rozebranie na złom, a oficjalnym końcem było wykreślenie z Listy Królewskich Okrętów Wojennych, co nastąpiło dekretem nr 416 z 11 marca 1937.

Konkluzja

Libia była bardzo ciekawym okrętem. Z czysto technicznego punktu wi-

dzienia można było uznać tę jednostkę za całkiem poprawnie skonstruowany krążownik pancernopokładowy, choć oczywistym anachronizmem było wyposażenie w taran, a pewnym brakiem rezygnacja w projekcie z podwójnego dna. Również tłokowe maszyny parowe nie należały do nowoczesnych w chwili budowy, gdyż napęd turbiny znajdował już wówczas coraz szersze zastosowanie. Natomiast uwagę zwracało dobre rozplanowanie siłowni i niezawodność samych urządzeń napędowych, które dobrze się sprawowały podczas długotrwałych pobytów na dalekich akwenach. Jednak naprawdę interesującym okrętem czyni *Libię* nie aspekt techniczny, lecz służba – i to nie wojenna, a pokojowa. Rejs dookoła świata, kilkuletni pobyt na wodach chińskich oraz związane z tymi wydarzeniami epizody były czymś ciekawym i rzadko spotykanym, szczególnie jeśli chodzi o współczesne okręty włoskie, które zwykle kojarzymy z Morzem Śródziemnym. Dlatego warto przypomnieć krążownik *Libia*, choć nie dane mu było zdobyć laurów w boju. ●

Redakcja pragnie złożyć Panu doktorowi Piotrowi Nykielowi podziękowania, za cenne uwagi oraz uzupełnienie niniejszego artykułu o tureckie wątki tematyczne.

Bibliografia

1. Giorgerini Giorgio, Nani Augusto, *Gli Incrociatori Italiani 1861-1975*, Roma 1976.
2. Arkan Z., Sancar L. (red.), *Türk Denizcilik Tarihi* [Historia marynarki tureckiej], t. 2, Deniz Basımevi, İstanbul 2009.
3. Baş E. (red.), *Gazi Hamidiye ve Akın Harekatı* [Bohaterski Hamidiye i jego rajd], Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, Sayı: 4, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2006.
4. Güleriyüz A., *Hamidiye, Mecidiye & Kruvazörler* [Hamidiye, Mecidiye i krążowniki], Denizler Kitabevi, İstanbul 2009.
5. Güleriyüz A., Langensiepen B., *Osmanlı Donanması 1828-1923* [Flota osmańska 1828-1923], Denizler Kitabevi, İstanbul 2007.
6. Langensiepen B., Güleriyüz A., *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Conway Maritime Press, London 1995.
7. Nykiel P., *Turecki krążownik pancernopokładowy „Hamidiye”, [w:] „Okręty Wojenne”, cz. 1 2/2010(100), s. 23-37; cz. 2 3/2010(101), s. 16-24.*

Kolejne ujęcie z lat 30-tych wykonane w Tarencie.

Fot. zbiori Achille Rastelli





Niszczyciele typu „Tribal” część I

Opracowanie projektu

W roku 1934 brytyjska Admiralicja rozpatrując sprawy swoich sił minowych doszła do przerażających wniosków. W czasie, gdy zamawiano dla własnych sił relatywnie niedrogie niszczyciele z silnym uzbrojeniem torpedowym, których tonaż mieścił się w ramach uzgodnionych ograniczeń traktatowych, w innych państwach rozwój tej klasy okrętów nie stał w miejscu.

Na szczególną uwagę zasługiwały w tym czasie japońskie niszczyciele typu „Fubuki”. Przy deklarowanej wyporności 1680 t dysponowały one nad wyraz silnym uzbrojeniem w postaci 6 dział kal. 127 mm w 3 wieżach artyleryjskich z napędem elektrycznym oraz 9 wyrzutniami torped kal. 610 mm. W latach 1928-1932 zbudowano 24 jednostki tego typu, przy czym oczekiwano, że prace nad dalszymi będą kontynuowane. Nie zostawały w tyle również Włochy, które w uzupełnieniu liderów typu „Carlo Mirabello” i „Leone”, zbudowały serię 12 niszczycieli typu „Navigatori” o wyporności 1870 t, uzbrojonych w 6 dział kal. 120 mm oraz 4 wyrzutnie torped kal. 533 mm. W składzie Marine Nationale, obok standardowych niszczycieli, znajdowały się również 2 grupy większych jednostek – liderów (*contre-torilleurs*). Ich wyporność wynosiła 2100-2400 t, a uzbrojenie składało się z 5 dział kal. 130 mm lub 138 mm oraz 6-9 wyrzutni torpedowych, poza tym okręty dysponowały wysoką prędkością. Po odrzuceniu ograniczeń

Traktatu Wersalskiego, Niemcy zamierzały przystąpić do budowy niszczycieli uzbrojonych w działa kal. 127 mm. Na tym tle stało się oczywiste, że brytyjskie niszczyciele praktycznie identycznego typu „A” – „G” o wyporności 1350 t, uzbrojone w 4 działa kal. 120 mm i 8 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, nie mówiąc już o jednostkach wcześniejszej budowy, szybko się starzały w porównaniu z innymi niszczycielami współczesnych projektów, zbudowanymi lub budowanymi zagranicą.

Rzecz jasna, Francji nie rozpatrywano w kategorii prawdopodobnego przeciwnika, Niemcy dla odbudowy dawnego potencjału wymagali sporo czasu, nawet włoska flota, stopniowo zwiększając swoją moc, sądząc po programie budownictwa okrętowego z roku 1935, nie była brana pod uwagę w kalkulacjach Admiralicji. Inna sprawa – Japonia. Wielka Brytania nie była z tym państwem związana żadnymi porozumieniami, zaś na całym Dalekim Wschodzie znajdowały się rozrzucone posiadłości brytyjskiej Korony. Tym samym, Kraj Wschodzącego Słońca mógł stać się potencjalnym przeciwnikiem, co więcej przeciwnikiem z bardzo silną i nowoczesną flotą.

W świetle takich tendencji zagranicą, powstała konieczność stworzenia dużych, silnie uzbrojonych (w artylerię pokładową) niszczycieli, będących odpowiedzią na występujące zagrożenia. Był to jeden z tych rzadkich przypadków, gdy brytyjska Admiralicja zamierzała

opracować projekt na podstawie zagranicznych wzorów.

Zadania dla nowej serii niszczycieli, oznaczonych „V-leader” (przez analogię z okrętami czasów I wojny światowej, częściowo pozostających jeszcze w linii) zostały sformułowane przez Morski Sztab z uwzględnieniem propozycji d-cy floty w listopadzie 1934 roku. Liderzy miały prowadzić patrolowanie, zabezpieczać duże okręty nawodne, wspierać flotyllę „zwykłych” niszczycieli, a także prowadzić rozpoznanie i chronić główne siły floty przed atakami torpedowymi ze strony nieprzyjacielskich niszczycieli. Innymi słowy, we wspomnianych założeniach przyjęto możliwość przerzucenia na te relatywnie spore okręty część zadań lekkich krążowników. Równocześnie jednak jednostki winny posiadać wysoką prędkość i dobre właściwości manewrowe, tak by same nie wymagały eskorty ze strony mniejszych okrętów.

Podstawowe wymogi Morskiego Sztabu sprowadzały się do:

- uzbrojenie artyleryjskie 10 dział kal. 120 mm na dwudziałowych lawetach z zapasem po 200 pocisków na lufę,
- dobre wyposażenie w sprzęt łączności (uznano za konieczne 2 niezależne stanowiska nadawczo-odbiorcze oraz radionamiernik),
- prędkość 36 węzłów,
- zasięg 5500 Mm przy 15 węzłowej prędkości ekonomicznej,
- uzbrojenie torpedowe do wykorzystania w warunkach nocnych i przy słabej widoczności,

• wyporność winna mieścić się w limitach określonych dla klasy liderów na poziomie 1850 t.

Za niezbędną uznano konieczność prowadzenia ognia do celów powietrznych przez wszystkie lub część dział kal. 120 mm. W tym aspekcie, podstawowym zadaniem niszczycieli była nie tyle samoobrona, ile zapewnienie obrony plot. innych jednostek, co wymagało dział plot. o dużej donośności. Zgodnie z obowiązującymi wówczas standardami Admiralicji, wystarczyło zapewnienie działom głównego kalibru kąta podniesienia luf +40° oraz posiadanie w zapasie amunicji po co najmniej 50 pocisków z zapalnikiem dystansowym na lufę.

Rozmieszczenie 10 dział na 5 stanowiskach na okręcie o ograniczonych wymiarach stanowiło określony problem. Początkowo zamierzano rozmieścić 3 stanowiska w części dziobowej i 2 w rufowej w superpozycji w osi symetrii okrętu, podobnej do zastosowanej później w krążownikach plot. typu „Dido”. Z rozmieszczenia takiego jednak zrezygnowano z uwagi na konieczność zwiększenia wysokości dziobowej nadbudówki. Za utrzymaniem możliwie niskiej sylwetki okrętu szczególnie należał d-ca sił torpedowych Floty Śródziemnomorskiej.

Zaproponowano 3 warianty lekkiego uzbrojenia plot.:

- 2 podwójnie sprzężone działa dwufuntowe (kal. 40 mm) „pom-pom” rozmieszczone na burtach oraz kilka wielolufowych karabinów maszynowych plot.,

- 1 poczwórnie sprzężone dział „pom-pom” rozmieszczone w osi symetrii okrętu oraz 2 wielolufowe karabiny maszynowe plot.

- maksymalnie możliwa liczba wielolufowych karabinów maszynowych plot.

Wyrzutnie torpedowe zachowano w składzie uzbrojenia, rozpatrując różne warianty ich rozmieszczenia, przykładowo 2 trójrurowe wyrzutnie na burtach, jak na francuskich liderach lub kilka nieruchomych wyrzutni na każdej burcie. Istniał także wariant z niezwykle pięciururową wyrzutnią, w której 3 torpedy wystrzeliwano w jedną stronę, a 2 w odwrotną! Ostatecznie stanęło na czterorurowym aparacie z możliwością jego dystansowego naprowadzania z mostka.

Tym samym nowe okręty charakteryzowały się odejściem od tradycyjnej dla brytyjskiej floty równowagi między uzbrojeniem artyleryjskim a torpedowym niszczycieli, temu ostatniemu wy-

znaczono wyraźnie drugorzędną rolę. Nie zwrócono również specjalnej uwagi na broń do zwalczania okrętów podwodnych, choć za niezbędne uznano wyposażenie okrętów w hydrolokatory. W założeniach technicznych brak było również tradycyjnych wcześniej funkcji niszczycieli, a mianowicie stawiania min czy trałowania.

Wydając założenia projektowe Morski Sztab zarekomendował także przepracowanie kwestii, jaki wpływ będzie miała na charakterystykę przyszłych okrętów korekta niektórych elementów technicznych, zarówno w kierunku ich liberalizacji jak i zaostrzenia. Za możliwe zmiany uznano: a) zmniejszenie wymaganej prędkości do 35 węzłów, b) zwiększenie jej do 37 węzłów, c) wymóg możliwości prowadzenia ognia plot. przez wszystkie działa głównego kalibru, d) ten sam wymóg, lecz jedynie na 2 stanowisk, i w końcu e) pełna rezygnacja z uniwersalnych dział. Później dodano jeszcze możliwość eszelonowego rozmieszczenia siłowni, analogicznie do rozwiązania stosowanego w lekkich krążownikach typu „Arethusa”.

W połowie marca 1935 dyrektor wydziału budownictwa przedstawił Kontrolerowi Admiralicji 5 podstawowych wariantów wstępnego projektu, podzielonych na dwie grupy – z 10 i 8 działami głównego kalibru. Wszystkie warianty posiadały po 2 kominy, poza jednym, w którym spaliny ze wszystkich kotłów odprowadzano do pojedynczego szerokiego komina.

Podstawowy 10-działowy wariant (a) posiadał następującą charakterystykę: 5 podwójnie sprzężonych dział kal. 120 mm (w tym jedna między kominami), 8 wkm plot. kal. 12,7 mm, moc siłowni 45 000 KM, prędkość 36 węzłów. Standardowa wyporność 1870 t przy zapasie po 240 pocisków na lufę, którą można było obniżyć do 1850 t za cenę ograniczeniu zapasu amunicji do 190 pocisków na dział.

Wariant (b) i (c) w całości odpowiadały poprzedniemu, jednak moc siłowni wynosiła 41 500 KM, przy czym odpowiednio przy wyporności 1850 t prędkość spadała do 35,5 węzła oraz przy wyporności 1812 t do 35 węzłów.

Podstawowy 8-działowy wariant (d) przewidywał 4 podwójnie sprzężone działa kal. 120 mm oraz 12 wkm plot. kal. 12,7 mm przy mocy siłowni 45 000 KM i prędkości 36 węzłów. Wyporność standardowa wynosiła 1832 t. Przy zwiększeniu mocy siłowni do 48 000 KM prędkość wzrastała o około 1 węzeł.

Ostatni wariant (e) stanowił powtórzenie wariantu (a), z tym, że dział na stanowisku No 3 zamieniono na wielolufowe dwufuntowe (kal. 40 mm) dział plot. „pom-pom”.

Już na tym etapie prac trzeba było zrezygnować z eszelonowego rozmieszczenia turbin. Choć taki układ zabezpieczał nieporównywalnie lepszą żywotność, wymagał jednak zwiększenia długości okrętu o 10 m, a co zatem idzie również i jego wyporności, przeciw czemu ostro protestował Kontroler kontradm. Ch. Forbes, który argumentował, że „jeśli wzrośnie tonaż, to zamienimy dobrego lidera na kiepskiego krążownika”.

W czerwcu 1935 rozpatrzono jeszcze jeden wstępny projekt z 5 podwójnie sprzężonymi działami, 1 czterorurową, zdalnie sterowaną wyrzutnią torpedową o mocy siłowni 44 000 KM, przy czym wszystkie 3 kotły znajdowały się w odrębnych przedziałach, a turbiny ustawiono eszelonowo. Standardowa wyporność wynosiła 1850 t, jednak w składzie uzbrojenia nie przewidywano „Asdic” i bomb głębinowych. Przyczyny kryły się w tym, że nowe podwójne działa kal. 120 mm, nad którymi prace wciąż trwały, już przekraczały o 25% założoną w projekcie masę, a poza tym system podawania amunicji do nich również okazał cięższy od planowanego o 9 t.

Zgadając się z przedłożonym projektem, Kontroler wypowiedział się jednak za zamianą dział na 3 na osmiolufowy „pom-pom”, względnie 2 czterolufowe. Poparł go Pierwszy Lord Morski, choć Morski Sztab zabiegał o zachowanie piątego podwójnie sprzężonego dział głównego kalibru. Dokonane przeliczenie mas wykazało, że taka zamiana niewiele dawała: podwójne dział kal. 120 mm wraz z amunicją i systemem jej podawania ważyło 52 t, zaś osmiolufowy „pom-pom” z amunicją, urządzeniem kierowania ogniem i dodatkowymi wzmocnieniami pokładu – 52,6 t, zaś para czterolufowych – 55,7 t, tym nie mniej jednak Pierwszy Lord Morski zdecydował o usunięciu piątego podwójnego dział kal. 120 mm ze stanowiska między kominami i zastąpieniu przez poczwórny „pom-pom”, drugie takie dział miało zostać zamontowane w przedniej części pokładu rufowego. Projekt ten został przyjęty w połowie września 1935 roku, jednak później „pom-pom” między kominami został usunięty z powodu zbyt dużej masy oraz nieudanego sektora ostrzału. W zamian postanowiono zamontować parę poczwórnie sprzężonych wkm plot. kal.

Royal Navy					
Numer burtowy	Nazwa	Stocznia	Data		
			położenia stępki	wodowania	wejścia do służby
Program 1935 roku					
F 07	Afridi*	Vickers-Armstrong (Tyne) (1)	09.06.1936	08.06.1937	03.05.1938
F 03	Cossack*	Vickers-Armstrong (Tyne) (1)	09.06.1936	08.06.1937	07.06.1938
F 20	Gurkha	Fairfield (Govan)	06.07.1936	07.07.1937	21.10.1938
F 24	Maori	Fairfield (Govan)	06.07.1936	02.09.1937	02.01.1939
F 31	Mohawk	Thornycroft (Woolston)	16.07.1936	15.10.1937	07.09.1938
F 36	Nubian	Thornycroft (Woolston)	10.08.1936	21.12.1937	06.12.1938
F 18	Zulu	A. Stephen (Linthouse)	10.08.1936	23.09.1937	07.09.1938
Program 1936 roku					
F 51	Ashanti	Denny (Dumbarton)	23.11.1936	05.11.1937	21.12.1938
F 67	Bedouin	Denny (Dumbarton)	styczeń 1937	21.12.1937	15.03.1939
F 75	Eskimo	Parsons (Wallsend) (2)	05.08.1936	03.09.1937	30.12.1938
F 59	Mashona	Parsons (Wallsend) (2)	05.08.1936	03.09.1937	28.03.1939
F 26	Matabele	Scott's (Greenock)	01.10.1936	06.10.1937	25.01.1939
F 21	Punjabi	Scott's (Greenock)	01.10.1936	18.12.1937	29.03.1939
F 82	Sikh	A. Stephen (Linthouse)	24.09.1936	17.12.1937	12.10.1938
F 33	Somali*	Swan Hunter (Wallsend) (3)	26.08.1936	24.08.1937	12.12.1938
F 43	Tartar*	Swan Hunter (Wallsend) (3)	26.08.1936	21.10.1937	10.03.1939
Uwagi: *przygotowane w charakterze „liderów”, 1) dostawca (mechanizmów) – Vickers-Armstrong (Burrow), 2) dostawca (kadłubów) – Vickers-Armstrong (Tyne), 3) dostawca (mechanizmów) – Wallsend Slipway. Początkowo litera L w numerach burtowych w styczniu 1939 r. zamieniona na F, a jesienią 1940 r. – na G					

Uwagi:

*przygotowane w charakterze „liderów”, 1) dostawca (mechanizmów) – Vickers-Armstrong (Burrow), 2) dostawca (kadłubów) – Vickers-Armstrong (Tyne),

3) dostawca (mechanizmów) – Wallsend Slipway, Początkowo litera L w numerach burtowych w styczniu 1939 r. zamieniona na F, a jesienią 1940 r. – na G

12,7 mm Vickers, które do tego czasu były standardowym uzbrojeniem plot. brytyjskich niszczycieli. Zaoszczędzoną masę przeznaczono na zwiększenie zapasu amunicji.

W ostatecznym wariantcie projektu niszczyciele miały długość między pionami 108,3 m, zaś całkowitą – 111,86 m, szerokość 11,13 m i zanurzenie 2,75 m. Standardowa wyporność 1854 t (a 1857 t przewodników flotyli), składała się z następujących wielkości: kadłub – 910 t, siłownia – 585 t, układ hydrauliczny – 11 t, uzbrojenie – 254 t, wyposażenie – 94 t. Już w połowie listopada, po zatwierdzeniu przez Radę Admiralicji rysunków i specyfikacji, dyrektor wydziału taktycznego zwrócił się z propozycją by na nowych niszczycielach zastosować za przykładem francuskich liderów kliprowe stawy dziobowe. Krok ten miał pozwolić na zachowanie prędkości w warunkach falowania. Wymagało to jednak zwiększenia długości całkowitej o 10 stóp (2,54 m). W początkach marca następnego, 1936 roku z-ca szefa Morskiego Sztabu zażądał również zmiany kształtu zakończenia rufy, tak by zwiększyć efektywność stosowania parawanów. Zmiany zostały naniesione na projekt już po złożeniu zamówienia na pierwszą serię, co było nader rzadkim przypadkiem. Próby modelowe na basenie doświadczalnym wykazały, że kliprowa dziobnica poprawia dzielność morską w pełnym zakresie prędkości, jednak

modyfikacja rufy powodowała przy pełnej prędkości „stratę” około 1% mocy.

Budowa

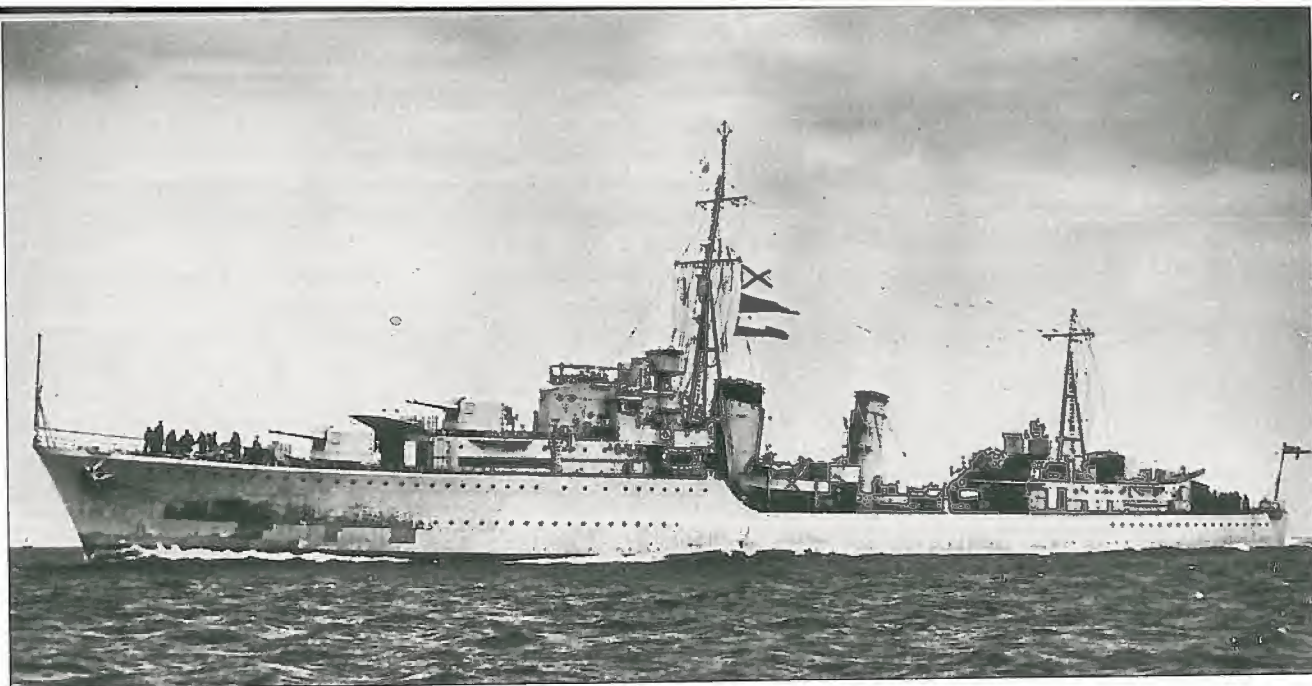
Zatwierdzony przez brytyjski Parlament uzupełniający program budowy okrętu roku 1935 obejmował wśród różnych klas okrętów, budowę kolejnej flotyli torpedowej składającej się z 8 niszczycieli standardowego typu oraz 1 przewodnika. Zamiast tego Admiralicja postanowiła zamówić 7 (na tyle starczyło wyasygnowanych środków) okrętów nowego typu. Miały one utworzyć flotyllę – lider oraz 2 dywizjony po 3 niszczyciele w każdym. Zastępca szefa Morskiego Sztabu z miejsca podniósł wątpliwość takiego rozwiązania. Jego zdaniem, z uwagi na fakt iż podstawowe uzbrojenie V-leaderów stanowiła artyleria, należało łączyć je w zespoły taktyczne po 4 okręty, analogicznie jak eskadry krążowników. W tej sytuacji niezbędnym było posiadanie 8 identycznych jednostek. Za takim rozwiązaniem wypowiedział się również szef wydziału taktycznego, jednak Kontroler poinformował, że „w danym momencie praktycznie nie ma możliwości żądania środków na ósmy okręt, ale w razie konieczności wzmocnimy flotyllę”.

W końcu listopada 1935 roku Rada Admiralicji zatwierdziła nazwy nowych okrętów. Otrzymały one nazwy plemion lub narodowości (typ „Tribal” – Tribal – pol. plemię) zamieszkujących brytyjskie

kolonie (poza tym wśród nich znalazł się i „Kozak”), kontynuując tym samym tradycję nazewnictwa niszczycieli z okresu I wojny światowej.

W lutym 1936 roku Admiralicja rozesała do 14 firm zaproszenie do udziału w przetargu na budowę 7 nowych niszczycieli. Przetarg trwał w całości 3 tygodnie. Jego zwycięzcami okazały się firmy tradycyjnie budujące niszczyciele dla Royal Navy: Vickers-Armstrong, Thornycroft i Fairfield, które otrzymały zlecenie na budowę 2 okrętów każda, a także A. Stevens, który miał zbudować 1 jednostkę. Kontrakt na budowę pierwszej serii został podpisany 10 marca 1936 roku z terminem przekazania okrętów po 24 miesiącach od chwili jego zawarcia.

Po zawarciu brytyjsko-niemieckiego porozumienia morskiego Parlament zwiększył finansowanie floty. Środków w programie budownictwa okrętowego 1936 okazało się na tyle dużo, że możliwym stała się budowa od razu 9 „tribalów”, co pozwoliło na sformowanie z nich 2 pełnowartościowych flotyli, razem 8 jednostek. W ciągu tygodnia po zawarciu pierwszych kontraktów, firmy ponownie otrzymały zaproszenie do udziału w nowym przetargu. Tym razem zamówienia otrzymały firmy Denny, Parsons, Swan Hunter, Scotts i A. Stevens. Umowa z nimi została zawarta w czerwcu na analogicznych warunkach. Każda z firm budowała po 2 jed-



Prototypowy *Afridi* w trakcie prób odbiorczych jeszcze bez numeru taktycznego.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

nostki, choć kadłuby dla niszczycieli Parsons przygotowywała stocznia Vickers-Armstrong w Tyne. Dwie pary niszczycieli – firm Vickers-Armstrong oraz Swan Hunter przygotowywano w charakterze liderów flotylli, które dysponowały dodatkowymi pomieszczeniami do rozmieszczenia sztabu.

Do czasu ogłoszenia drugiego zamówienia do projektu naniesiono ostatnie zmiany (dotyczyły one również pierwszej serii). Jeden z welbotów został zastąpiony drugim kutrem motorowym, a 24-calowy reflektor bojowy 36-calowym. Propozycja dyrektora wydziału artyleryjskiego by zamontować elektryczne windy amunicyjne w miejsce dotychczasowych hydraulicznych nie została uwzględniona, bowiem wymagała przeróbki całego systemu podawania amunicji i dodatkowych 19 członków załogi do obsługi.

Położenie stępki pod pierwsze 2 niszczyciele – *Afridi* i *Cossack* nastąpiła 9 czerwca 1936 w stoczni Vickers-Armstrong w Newcastle-on-Tyne. Do końca sierpnia położono stępki wszystkich 7 jednostek serii i rozpoczęto prace nad drugą. Jako ostatnią położono w styczniu następnego roku stępkę pod *Bedouin*.

Budowa obfitowała w problemy i opóźnienia. „Ojciec chrzestny” projektu – szef sekcji niszczycieli w oddziale budownictwa okrętowego Admiralicji A.P. Cowl dokonując w styczniu 1937 roku inspekcyjnego objazdu stoczni, w których budowani „tribale”, stwierdził, że grafik prac na *Gurkha* jest opóźniony o 3 tygodnie a na *Mohawk* nawet o 7-8 tygodni, przy czym na tym ostatnim prace praktycznie wstrzymano w związku z remontem liniowca pasażerskiego *Queen Mary*. Poważny problem stanowi-

ło przeciążenie osiągające poważne rozmiary. Przykładowo, waga podnośników amunicyjnych wynosiła 26 t zamiast zakładanych w projekcie 3 t! Doprowadziło to wzrostu wyporności do około 1900 t i spadku prędkości o pół węzła. Poważny problem stanowiło późnienie gotowości dział głównego kalibru, które docierały na okręty później od daty planowanego ich wejścia do służby.

Mimo wszystkich trudności budowa okrętów przebiegała szybko. 8 czerwca 1937 roku – rok bez jednego dnia od daty położenia stępki w Tyne wodowano *Afridi* i *Cossack*. W dniu 24 sierpnia spłynął na wodę *Somali* – pierwszy z niszczycieli programu 1936 roku. Jako ostatnie tego samego dnia, 21 grudnia, wodowano *Nubian* (pierwszej serii) i *Bedouin* (drugiej serii). Okres prac na pochylni wynosił od 11 do 15 miesięcy, przy czym najkrótszy był w przypadku firmy Denny, która jako ostatnia przystąpiła do budowy swojej pary.

Wiosną 1938 rozpoczęto próby w ruchu. Z uwagi na fakt, że brak było jeszcze podwójnych dział kal. 120 mm, Kontroler Admiralicji wydał specjalną zgodę by część niszczycieli typów „Tribal”, „J” i „K” mogła podejmować próby morskie bez artylerii głównego kalibru. Zamiast dział na górnym pokładzie umieszczano 104,5 t balastu. Podobna praktyka stosowana była już wcześniej na okrętach wcześniejszych serii. Próbom artylerii poświęcono szczególną uwagę. Od razu wyszła też na jaw niepewna konstrukcja osłon nad działami, w związku z czym na pokładzie *Afridi* sprawdzono dwa różne sposoby ich wzmocnienia. Na osłonę nad działem „A” nakładano kratownice z kątowników, a nad działem „Y” solidną metalową płytę. Po powrotnym strzelaniu za bardziej racjo-

nalne uznano pierwszy sposób, który następnie zastosowano na pozostałych okrętach typu.

Wejście do służby 16 niszczycieli zajęło prawie rok. Jako pierwsze podniosły banderę *Afridi* i *Cossack*. Koncern Vickers-Armstrong okazał się jedynym, który przekazał budowaną parę w założonym terminie 24 miesięcy. Najdłużej ze wszystkich – 31,5 miesiąca, trwała budowa *Mashona*. Tym nie mniej jednak do końca 1938 roku skompletowano 10 „tribali”, a do kwietnia 1939 zakończono budowę wszystkich. Okręty te stanowiły ostatnie uzupełnienie sił torpedowych Royal Navy przed wybuchem wojny.

OPIS KONSTRUKCJI

Układ i konstrukcja kadłuba

W linii rozwojowej brytyjskich niszczycieli okresu międzywojennego „tribale” bezsprzecznie zajmują szczególne miejsce, stanowiąc swego rodzaju punkt graniczny między niszczycielami wcześniejszych serii, wywodzącymi się od typu „V”, a okrętami późniejszych projektów, które zaczęły wchodzić do linii już w czasie wojny. Z pierwszymi zbliża je przede wszystkim układ siłowni, a w konsekwencji dwukominowa sylwetka. Dzięki jednak architekturze kadłuba, systemom artyleryjskim i wzmocnieniu uzbrojenia plot. stały się one założycielem nowego pokolenia okrętów w swojej klasie.

Pod względem konstrukcji kadłuba „tribale” odróżniały się od swoich poprzedników zauważalnie bardziej ostrymi kształtami części dziobowej i kliprową stewą dziobową, podkreślającymi ich dynamiczność. Około 40% długości okrętu zajmował pokład dziobowy, lekko wznoszący się w kierunku dziobni-

cy. Pokład rufowy był też zauważalnie dłuższy niż normalnie, a drugi komin – cieńszy od pierwszego. W środkowej części kadłuba wręgi posiadały niewielkie zagięcie do wnętrza. Rufowa część typowa dla Brytyjczyków: półokrągła z krótkim prawie płaskim podcięciem. Jak większość niszczycieli swego czasu „tribale” miały tylko jeden ciągły pokład – górny. Tak zwana dolny pokład w samej rzeczy był platformą i rozciągał się jedynie na dziobie oraz rufie, poza przedziałami kotłowni i maszynowni. 15 grodzi wodoszczelnych, dochodzących do górnego pokładu, dzieliły kadłub na 16 przedziałów. Teoretycznie, przy zatopieniu dowolnych 2 z nich okręt powinien zachować pływalność. Kadłub na całej długości posiadał podwójne dno, a w rejonie wręgów nr 20 – nr 24 posiadał wycięcie dla opuszczonej anteny „Asdica”.

Jak wykazało doświadczenie eksploatacji, kształt kadłuba okazał się bardzo udany. Po problemach z zabryzgiwaniem mostka na niszczycielach następnych serii, konstruktorzy w typie „S” powtórzyli w pełni kształt dziobowej części „tribali”.

Względy finansowe nie pozwoliły na wprowadzenie na „tribalach” wzdłużnego systemu wiązań. Tym samym okazały się one ostatnimi brytyjskimi niszczycielami, których kadłub posiadał poprzeczny system wiązań. Ale i w tym znalazły się nowości. Górny pokład opierał się nie na 8, jak przyjęto to wcześniej, lecz na 10 wzdłużnikach. W części dziobowej do grodzi pierwszego przedziału kotłowego odstęp między wręgami wynosił 53,4 cm, a dalej w kierunku rufy – 61 cm. Arkusze poszycia były łączone na styk, zamiast przy użyciu stosowanych wcześniej rygli.

Przejścia w warunkach sztormu zimą 1939-1940 roku ujawniły słabość kadłuba niszczycieli (arkusze poszycia rozchodziły się, powstawały przecieki w kadłubie oraz szczeliny w pokładzie dziobowym), co wymagało przeprowadzenia prac przy ich wzmocnieniu.

Uzbrojenie

Uzbrojenie artyleryjskie niszczycieli typu „Tribal” stanowiło ogromny krok naprzód w porównaniu ze wcześniejszymi typami. Jeszcze w trakcie rozpatrywania założeń taktyczno-technicznych przyszłych okrętów przez Morski Sztab zdecydowano, że otrzymają one podwójnie sprzężone działa kal. 120 mm, choć prace nad tymi ostatnimi nie zostały jeszcze zakończone. Od wprowadzania na swoich niszczycielach artylerii większego kalibru Royal Navy odstąpiła już wcześniej, po zakończeniu prób z działami kal. 130 mm na liderze *Kempfelt*. Podstawowym niedostatkiem dział była niska szybkostrzelność bojowa, spowodowana dużą wagą pocisku (32 kg). Brytyjczycy realnie przyjęli, że niszczyciele najczęściej używają artylerii w krótkich starciach na bliskich odległościach, w których najważniejszą rolę odgrywa intensywność ognia, a nie donośność.

Główny kaliber składał się z 8 dział kal. 120 mm Mk XII na 4 dwudziałowych lawetach Mk XIX. Doświadczalny egzemplarz takiego działu od grudnia 1936 do czerwca 1937 przechodził próby na niszczycielu *Hereward* i otrzymał pozytywną ocenę specjalistów wydziału artyleryjskiego. Samo dział było praktycznie identyczne z szeroko rozpowszechnionym modelem Mk IX, montowanym na brytyjskich niszczycielach od

połowy lat 20-tych do końca wojny. Długość lufy wynosiła 45 kalibrów, prędkość początkowa 808 m/s, a masa pocisku 22,7 kg. Donośność sięgała 15 520 m przy kącie podniesienia lufy +40°. Niewątpliwym plusem dział była znaczna jak na taki kaliber żywotność lufy – do 1400 wystrzałów. Masa podwójnie sprzężonego działu Mk XIX wynosiła 25,9 t (w tym 2,6 t przypadało na tarczę ochronną). Oba działa znajdowały się na wspólnym łożu. System naprowadzania w płaszczyźnie pionowej powtarzał rozwiązanie zastosowane w jednodziałowej lawecie Mk XVIII. Maksymalny kąt podniesienia 40° uzyskano kosztem przeniesienia osi działu w pobliże zamka. Takie rozwiązanie zapewniało przestrzeń niezbędną dla odrzutu przy maksymalnym kącie podniesienia, jednak naruszało równowagę działu i prowadziło do wzrostu masy całego systemu, bowiem wymagało dociążenia części zamkowej.

Zakładano, że okręty programu 1936 roku otrzymają nowe działa Mk XI z lufami o długości 50 kalibrów i zwiększoną do 28,4 kg masie pocisku. Dopracowanie tych dział uległo jednak poważnemu opóźnieniu i pierwsze egzemplarze pojawiły się dopiero na niszczycielach typu „L” programu roku 1938.

W artylerii głównego kalibru „tribali” w szerokim zakresie stosowano siłowniki hydrauliczne. Dziobowa i rufowa grupa dział dysponowała po turbinie parowej o mocy 140 KM, które poruszały pompy (na niszczycielach następnych typów każde działu wyposażone było we własny elektromotor).

Hydraulika zabezpieczała naprowadzanie dział w płaszczyźnie pionowej i poziomej, przy czym prędkość prze-

Niszczyciel *Hereward* w trakcie prób podwójnie sprzężonego działu Mk XIX.

Fot. Wright & Logan.





Pełna ekspresji fotografia Cossack z początków służby. Fotografia dobrze ukazuje rozmieszczenie systemów uzbrojenia i kierowania ogniem okrętu.
Fot. zbiory Jan Piwowoński

mieszczania wynosiła 10°/s. Hydrauliczne były również podnośniki dźwigi amunicyjne i dosyłacze. Praktyczna szybkostrzelność wynosiła 10 strzałów na minutę. Standardowy zapas amunicji wynosił 300 pocisków na działo (200 burzących, 50 odłamkowych z zapalnikiem dystansowym i 50 oświetlających).

Zgodnie z zamysłem projektantów, 40° kąt podniesienia luf powinien zabezpieczyć możliwość prowadzenia ognia plot. przez działo głównego kalibru, jednak w czasie wojny szybko wyjaśniło się, że wystarcza to jedynie do prowadzenia ognia zaporowego do nisko lecących celów. Przez krótki czas, gdy samolot znajdował się w strefie ostrzału, obsługa mogła oddać 2-3 strzały. W rezultacie, w toku wojny Brytyjczycy musieli zdjąć po jednym podwójnie sprzężonym działle kal. 120 mm i zastąpić je rzeczywście uniwersalnymi działami.

Uzbrojenie plot. bliskiego zasięgu składało się z poczwornie sprzężonego automatycznego działka plot. kal. 40 mm Vickers Mk VII i 2 poczwornie sprzężonych wkm plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk I.

Dwufuntowe automaty Vickers, nazywane z uwagi na charakterystyczny dźwięk wydawany przy wystrale „pom-pom”, stały się w okresie międzywojennym podstawowym lekkim uzbrojeniem plot. brytyjskich okrętów. Ich prototyp powstał jeszcze w latach I wojny światowej i pod względem zasad działania w pełni powtarzał system stosowany w karabinie maszynowym Maxim. Automat miał lufę o długości 40,5 kalibru i zapewniał ważącemu 764 gramy pociskowi prędkość początkową 732 m/s. Tę ostatnią liczbę w epoce szybkich całkowicie metalowych monoplanów nie sposób było uważać za dostateczną, bowiem ograniczała donośność. Skuteczny ogień sięgał ledwie połowy określo-

nej w dokumentacji donośności 6220 m (a pułapu 3960 m). Te braki kompensowano znaczną – około 100 strzałów na minutę – szybkostrzelnością, zapewniającą wysoką gęstość ognia. Jedynie zasilanie w amunicję wielolufowych „pom-pom” nie wyróżniało się szczególną niezawodnością. Samo działo posiadało siłowe przemieszczanie luf, zapewniające naprowadzanie w płaszczyźnie pionowej i poziomej z prędkością 25°/s, uzależnione jednak od źródła energii. Niszczyciele posiadały zapas 14 400 pocisków do automatów plot. kal. 40 mm, co było cyfrą całkiem imponującą. Zapas amunicji na lufę „tribala” trzykrotnie przekraczał zapas amunicji tego kalibru na okręcie liniowym *King George V*.

Poczwornie sprzężony wkm plot. kal. 12,7 mm (półcalowy) został opracowany przez firmę Vickers w początku lat 20-tych, jednak na uzbrojenie został przyjęty dopiero w połowie lat 30-tych, będąc już moralnie przestarzałym. Był pokrewny z „pom-pom”, powtarzając wszystkie jego zalety i mankamenty, z tym jednak, że wysoka gęstość ognia wiele traciła wskutek niskiej siły niszczącej pocisków. Zresztą zapas amunicji wynoszący wszystkiego 10 000 pocisków, trudno było uznać za dostateczny¹.

Poza wkm-i na niszczycielach montowano jeszcze po 4 karabiny maszynowe Lewis kal. 7,69 mm, które mogły być ustawiane pojedynczo lub po dwa na lekkich przenośnych lawetach na mostu lub pomoście sygnalizacyjny. W charakterze broni plot. miały one co najwyżej efekt psychologiczny. Prawdopodobnie, jedynym pomyślnym przypadkiem ich zastosowania była grupa abordażowa niszczyciela *Cossack* przy uwalnianiu jeńców z *Altmark*.

Uzbrojenie torpedowe poświęcone kosztem artylerii, ograniczało się do jednej czterorurkowej wyrzutni kal. 533 mm

z 4 torpedami Mk. IX. Wyrzutnia, po raz pierwszy w brytyjskiej praktyce posiadała napęd hydrauliczny (ręczny pozostawał charakterze zapasowego). Brak zapasowych torped poważnie ograniczał możliwości „tribali” w walce z ciężkimi okrętami nawodnymi, bowiem mogły one oddać tylko jedną salwę torpedową. Dało to o sobie znać w trakcie operacji pościgu za *Bismarckiem* przez niszczyciele 4 Flotyli. Po zużyciu torped w bezskutecznych nocnych atakach, okręty były pozbawione możliwości zadania przeciwnikowi decydującego ciosu w ciągu dnia.

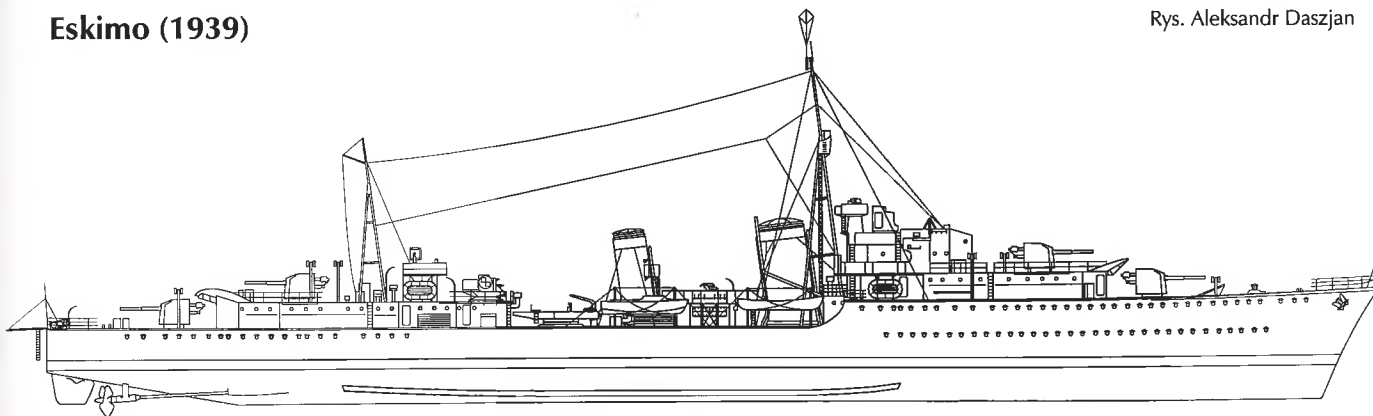
Uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych w początku wojny nie różniło się niczym od pozostałych niszczycieli Royal Navy i obejmowało „Asdic”, 20 bomb głębinowych, jedną zrzutnię i 2 miotacze, umieszczone na rufowej nadbudówce. W toku wojny zapas bomb głębinowych zwiększono do 30 szt. Uważano to z liczbę całkowicie dostateczną dla niszczycieli, działających w składzie floty, choć niszczyciele z grup eskortowych dysponowały „solidniejszym” zapasem.

System kierowania ogniem składał się z urządzeń DCT Mk. I oraz kombinowanego dalmierza o bazie 12-stopowej (3,6 m) urządzenia do kierowania ogniem plot. Mk II, rozmieszczonych na górnym mostku na specjalnej podstawie. Pierwsze z urządzeń było wizjerem centralnego naprowadzania, jednak wykorzystywano je jedynie przy strzelaniach do celów morskich. Drugie wykorzystywano jako dalmierz przy strzelaniach morskich oraz dalmierz – urządzenie do kierowania ogniem przy

1. zgodnie ze standardem Royal Navy zapas amunicji dla poczwornie sprzężonych wkm wynosił 10 000 pocisków na każde stanowisko, jednak w literaturze dotyczącej „tribali” brak na to bezpośredniego potwierdzenia.

Eskimo (1939)

Rys. Aleksandr Daszjan



strzelaniach plot. Podobny schemat stosowano na wszystkich brytyjskich niszczycielach, począwszy od typu „S”, co było wymuszone względami konieczności oszczędności wagowych. Poważnym niedostatkiem był brak stabilizacji systemu kierowania ogniem.

Przy strzelaniu do celów powietrznych dalmierz – urządzenie kierowania ogniem określał wysokość i prędkość celu oraz podawał zsynchronizowane dane do stacji odbiorczej (TS) znajdującej się na dolnym pokładzie pod dziobową nadbudówką. Ta ostatnia wyliczała kąt wyprzedzenia i nawrotu, a także nastawienie zapalnika dla dział kal. 120 mm. Naprowadzanie dział w płaszczyźnie poziomej wykonywane przy pomocy siłowników hydraulicznych było zsynchronizowane z urządzeniem kierowania ognia. Nastawa zapalników na odpowiednią wysokość dokonywana była automatycznie na sygnał ze stacji odbiorczej.

Do kierowania ogniem poczwórnie sprzężonych „pom-pom” i karabinów maszynowych plot. służyły 2 dalocełowniki umieszczone na górnym mostu obok podstawy dalmierza. Strzelanie torpedowe również odbywało się z górnego mostku przy pomocy urządzenia TDS (Torpedo Deflection Sight), pozwalającego wyliczyć parametry celu i automatycznie nastawić torpedę na odpowiednią głębokość i kąt wyprzedzenia.

Siłownia

Główna siłownia „tribali” stanowiła w zasadzie powtórzenie zasadniczego schematu zastosowanego w siłowniach niszczycieli typów „E” i „I”, a składała się z 3 trójkolektorowych kotłów typu Admiralicji oraz 2 jednostopniowych parowych turbin Parsonsa. Rozmieszczenie siłowni – liniowe. Wszystkie kotły znajdowały się w izolowanych przedziałach, a turbiny w ogólnym przedziale maszynowym, lecz przekładnie redukcyjne oddzielone były od nic grodzią wo-

doszczelną. Robocze ciśnienie pary wynosiło 21,2 atm., a temperatura 327°C, co stanowiło standardowe wskaźniki. W Royal Navy nie prowadzono poważnych prób z wykorzystaniem pary o wyższych parametrach. Śruby napędowe o średnicy 3,12 m wykonane były ze specjalnego brązu.

Projektowana moc siłowni wynosząca 44 000 KM przy 300 obrotach śruby na minutę miała zapewnić niszczycielom maksymalną prędkość 32,5 węzła przy pełnym obciążeniu. W rezultacie 6-godzinnych prób na mili pomiarowej, wszystkie bez wyjątku „tribale” przekro-

czyły projektowaną moc siłowni. Najwyższą prędkość w czasie prób osiągnęły *Ashanti* i *Bedouin*, a najniższą *Nubian* i *Maori*. W toku prób z pełnym obciążeniem znów najlepszymi okazały się niszczyciele zbudowane przez Denny, które przekroczyły 37 węzłów. Trzeba gwoli sprawiedliwości dodać jednak, że próby przeprowadzane były w zdecydowanie różnych warunkach. *Matabele* wyszedł na milę pomiarową przy pełnym sztilu, *Punjabi* – przy sztormowej bryzie, a *Sikh* osiągnął swoje 36,27 węzła przy silnym północno-zachodnim wietrze o sile 6-7°.

Próby *Somali* na biegu wstecznym

Dane taktyczno-techniczne (w chwili wejścia do służby)

Elementy konstrukcyjne:

Wyporność: standardowa – 1854 t, pełna – 2519 t (niszczyciele kanadyjskie odpowiednio 1927 t i 2519 t, niszczyciele australijskie – 1927 t i 2745 t)

Wymiary: długość całkowita – 114,9 m, długość w linii wodnej – 111,19 m, długość między pionami – 108,35 m, szerokość 11,12 m, zanurzenie przy wyporności standard – 2,75 m, przy wyporności pełnej – 3,96 m

Wysokość: od stępki do górnego pokładu – 6,55 m, do górnego punktu stewy dziobowej – 9,44 m

Układ napędowy:

3 trójkolektorowe kotły Admiralicji, 2 jednostopniowe zespoły turbin parowych Parsons

Moc (projektowana): 44 000 KM przy 350 obrotach/minutę

Parametry pary: ciśnienie – 21,2 atm., temperatura – 327°C

Prędkość: przy niepełnym obciążeniu – 36 węzłów (jednostki kanadyjskie i australijskie – 36,25 węzła), przy pełnym obciążeniu – 32,5 węzła

Zapasy paliwa (pełny): 524 t (jednostki kanadyjskie i australijskie – 505 t)

Zasięg (przy prędkości) – 5700 Mm (15 węzłów), 3200 Mm (20 węzłów), 1200 Mm (przy pełnej prędkości)

Uzbrojenie:

Artyleryjskie:

4 x II x 120 mm L/45 Mk XII na łożu Mk XIX (2400 pocisków)

1 x IV x 40 mm L/40 automatyczne działo plot. Vickers Mk. VII (dwufuntowy „pom-pom”) (14 400 pocisków)

2 x IV x 12,7 mm wkm plot. Vickers Mk I (10 000 pocisków)

4 x I x 7,69 mm km Lewis

Torpedowe: wyrzutnia czterorurowa kal. 533 mm (4 torpedy Mk IX)

Do zwalczania okrętów podwodnych: stacja hydroakustyczna „Asdic”, 2 miotacze bomb głębinowych, 1 rzutnia bomb głębinowych, 20 bomb głębinowych

System kierowania ogniem artyleryjskim:

– „dalocełownik dla niszczycieli” (DCT) Mk I

– łączony dalmierz o bazie 12-stopowej/dalocełownik plot. Mk II

Załoga: 190 ludzi (219 w przypadku „liderów”), w tym 12 oficerów

Rezultaty prób sześciogodzinnych				
Określenie	Wyporność	Moc silowni	Prędkość	Liczba obrotów śruby
	t	KM	węzły	obroty/minutę
<i>Afridi</i>	2244	44 720	34,88	355,6
<i>Ashanti</i>	2020	45 031	37,38	367,6
<i>Bedouin</i>	2035	44 522	37,45	372,4
<i>Cossack</i>	2030	44 430	36,22	366,4
<i>Eskimo</i>	1987	45 450	36,26	366,8
<i>Gurkha</i>	1999	45 210	36,36	365,6
<i>Maori</i>	2006	46 006	35,94	363,2
<i>Mashona</i>	1990	45 437	35,30*	368,8
<i>Matabele</i>	1964	44 299	36,81	369,0
<i>Mohawk</i>	2017	44 078	36,20	364,4
<i>Nubian</i>	2034	44 426	35,84	364,5
<i>Punjabi</i>	1990	44 549	35,97	359,6
<i>Sikh</i>	2015	44 448	36,28	365,8
<i>Somali</i>	2014	44 207	36,48	363,5
<i>Tartar</i>	2025	44 077	35,93	362,5
<i>Zulu</i>	2050	44 176	37,00	365,4

*Prędkość wg wskazań logu, z uwagi na mgłę prób na mili pomiarowej nie przeprowadzono

przebiegały przy sztormowej pogodzie. Niszczyciel rozwijał 15 węzłów, jednak pokład rufowy aż do wyrzutni torpedowej zalewała woda. Zgodnie z zaleceniami głównego inżyniera-mechanika floty czas ruchu z pełną mocą wstecz (przy mocy 2/3 pełnej w przód) ograniczono do 5 minut, po czym turbiny należało ponownie przestawić na reżim biegu w przód.

Osiem zbiorników paliwowych „tribali” mieściło 524 t mazutu, co zabezpieczało zasięg 5700 Mm przy prędkości 15 węzłów względnie 3200 Mm przy 20 węzłach. Rozchód paliwa przy pełnej prędkości wahał się od 14,56 t/godz. na *Mohawk* do 16,09 t/godz. na *Somali*. Zużywając 1 t paliwa niszczyciele mogły pokonać z pełną prędkością trasę około 2,4 Mm. Rozchód wody kotłowej wynosił od 2,16 t/godz. (*Nubian*) do 6,64 t/godz. (*Maori*).

w czasie pierwszych 3 miesięcy wojny napływały meldunki o zwiększonej vibracji układu napędowego. Jak wyjaśniono, przyczyną tego stanu było częściowe uszkodzenie łopatek czołowej sekcji turbin wysokiego ciśnienia. Zamieniono je na nowe, wykonane ze stali o większej wytrzymałości.

Wposażenie pomocnicze

„Tribale” zostały dobrze wyposażone w środki obserwacji i łączności, odpowiadające standardom liderów flotylli. Każdy z niszczycieli został wyposażony w 3 nadajniki (typu 49 – na średnie i krótkie fale, pomocniczy typu 43A i typu 51A, wykorzystywane w sieci kierowania ogniem) oraz 5 odbiorników

(po jednym do pracy na częstotliwościach – „podstawowej”, „admiralskiej” i „rozpoznawczej”, pomocniczym i kierowania ogniem). Główna kabina radiowa znajdowała się na górnym pokładzie pod dziobową nadbudówką, a zapasowa – rejonie „pom-pom” na dolnym pokładzie na lewej burcie. Na wszystkich niszczycielach zamontowano radionamierniki (MF/DF) MF 7 pracujące na falach średnich, których charakterystyczne romboidalne anteny montowano na topie fokmasztu. Do sygnalizacji świetlnej oraz odnajdywania celów w porze nocnej służyły 3 reflektory: bojowy – 36 calowy (średnica lustra 90 cm), zamontowany na rufowej nadbudówce oraz 2 reflektory sygnałowe 20 calowe (średnica lustra 50 cm) na pomostach sygnalizacyjnych dziobowej nadbudówki. Nasylenie środkami łączności i obserwacji wymagała liczny personel do ich obsługi. W skład załogi „tribali” wchodziło 14 sygnalistów i 12 radiotelegrafistów, przy czym na jednostkach flagowych liczebność ta wzrastała odpowiednio do 17 i 14 osób.

Niszczyciele wyposażono w żyrokompasy firmy Sperry – ich stanowisko znajdowało się na dolnym pokładzie obok grodzi przedziału kotłowni No 1- oraz w 3 kompasy magnetyczne: główny na górnym mostu, zapasowy na rufowym mostku oraz marszowy w sterówce.

Pokładowe środki pływające obejmowały: 2 motorowe kutry 25-stopowe (7,6 m), 1 welbot 27-stopowy (8,2 m) i 1 dingi 16-stopowa (4,88 m). Początkowo na pokładzie znajdowało się 7 tratw ratunkowych, jednak w czasie wojny ich

liczba wzrosła. Żurawiki szalupowe posiadały wyłącznie napęd ręczny, z zamontowania silników elektrycznych do podnoszenia i opuszczania kutrów motorowych zrezygnowano z uwagi na oszczędności masowe.

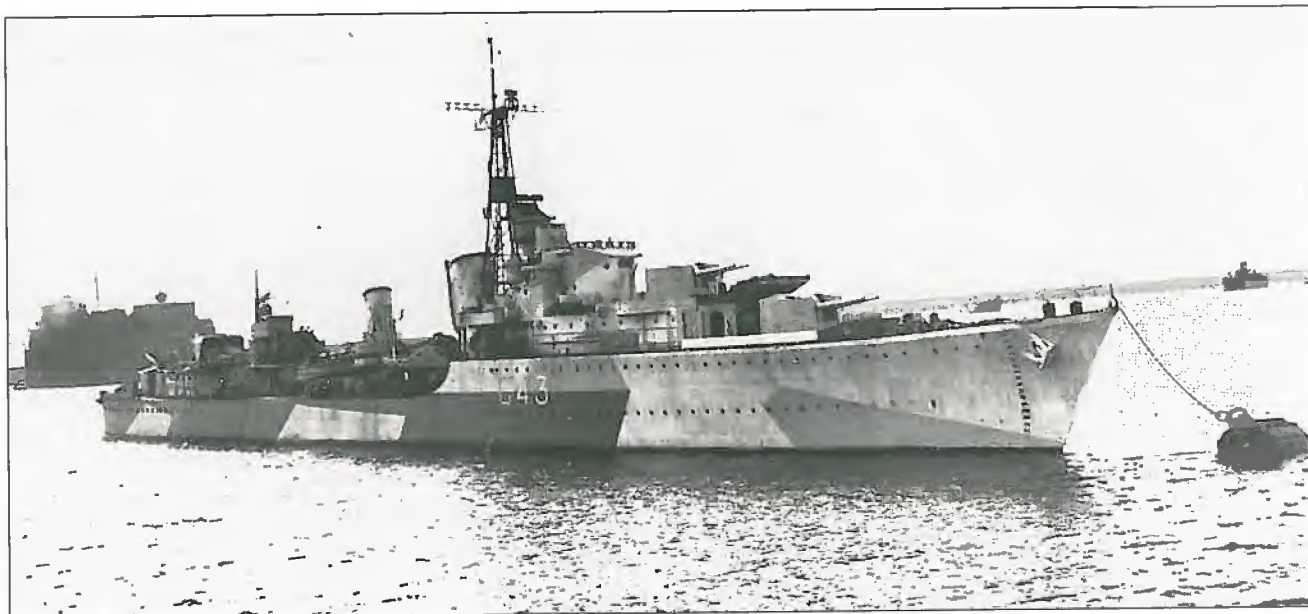
Urządzenia kotwiczne składały się z 2 kotwic Halla o wadze po 1778 kg i pomocniczej stop-kotwicy o wadze 254 kg. Wyciągarki kotwiczne – 2 dziobowe i rufowa, posiadały napęd elektryczny.

Jak wszystkie brytyjskie niszczyciele „tribale” wyposażono w pojedynczy trapezowy zrównoważony ster. Kierowanie sterem – elektrohydrauliczne. Dwa stanowiska sterowania – podstawowe w sterówce oraz zapasowe na mostku rufowym. Awaryjne sterowanie za pomocą ręcznego steru z pomieszczenia urządzeń sterowych. Z uwagi na zwiększenie długości „tribali” pogorszeniu w porównaniu z mniejszymi niszczycielami wcześniejszych typów, uległy ich właściwości manewrowe. Przy prędkości 33 węzłów średnica cyrkulacji wahała się od 1290 m przy wychyleniu steru o 15° do 836 m przy wychyleniu o 35°.

Stateczność i dzielność morską

Do właściwości morskich swoich niszczycieli Brytyjczycy zawsze przykładali wysoką wagę, z którą nie mogła porównywać się żadna flota świata. Dawało to brytyjskim niszczycielom nieocenioną przewagę w starciach z przeciwnikiem w trudnych warunkach pogodowych, co ujawniło się ze szczególną ostrością na surowych wodach arktycznych. Dzielność morską „tribali” w pełni odpowiadała przyjętym w Royal Navy standardom. W czasie przejścia na Morzu Śródziemnym *Afridi* wytrzymał silny sztorm i zgodnie z wypowiedzią jego d-cy „pokazał się z jak najlepszej strony, choć uderzenia fal zerwały farbę z burt i dziobowej części, a nawet z przedniego komina”.

Podjęte w czasie wojny wzmocnienie uzbrojenia plot. i zamontowanie dodatkowego wyposażenia zwiększyło wyporność o ponad 100 t, przy czym główny wzrost dotyczył tzw. „wysoko rozmieszczonych mas”. Wzbudziło to obawy co do stateczności niszczycieli i zmusiło do umieszczenia w części dennej 20 t balastu oraz zwiększenia rozmiarów stępek przechyłowych. Przeprowadzone w roku 1941 na *Cossack* i *Maori* pomiary wykazały, że wysokość metacentrum przy normalnej wyporności wynosi około 0,6 m, okres przechyłu równał się 9 sekundom, a możliwość powrotu do



Tartar w 1944 roku w ciekawym kamuflażu.

Zbiory Mike Russell

pozycji pierwotnej znikła przy kącie przechyłu 62°.

Żałoga

Zgodnie z przedwojennym etatem żałoga „tribali” liczyła 190 ludzi (w tym 12 oficerów), a w przypadku liderów flotylli wzrastała do 219 osób. Rozmieszczenie załogi tradycyjne. Kabina d-cy okrętu znajdowała się w rufowej nadbudówce i obejmowała korytarz, gabinet, sypialnie oraz łazienkę. Pokład niżej znajdowały się pomieszczenia oficerów: 8 kabin 1-osobowych, mesa, a bliżej grodzi przedziału maszynowni mieściła się kabina inżynierów mechaników. Pomieszczenia starszych podoficerów (petty-officer) zajmowały dolną kondygnację dziobowej nadbudówki, kubryki załogi mieściły się pod pokładem dziobowym na górnym i dolnym pokładzie. Choć pomieszczenia mieszkalne „tribali” projektowano z zapasem i mogły one przyjąć łącznie 247 ludzi, praktyka pokazała, że i to było mało. Już w połowie roku 1942 żałoga niszczycieli liczyła do 260 ludzi, w końcowym okresie wojny liczba ta balansowała około 300.

Malowanie

W okresie przedwojennym brytyjskie niszczyciele malowano zgodnie ze standardowym schematem Admiralicji: kadłub i nadbudówki – jasno-szare, pokład – ciemno-szary, między nadwodną częścią kadłuba a pomarańczowo-czerwoną podwodną, przebiegał czarny pas, którego szerokość równała się różnicy zanurzenia między wypornością standardową a pełną. Poszycie pokładu na mostku miało kolor jasnego drewna.

Z chwilą wybuchu działań wojennych Brytyjczycy sięgnęli po doświadczenia z czasów I wojny światowej i zaczęli wprowadzać we flocie malowanie maskujące, odpowiednie dla tego czy innego TDW. Pierwsze elementy kamuflażu pojawiły się na okrętach już w końcu 1939, a roku następnym pojawiły się warianty malowania, określane jako „admiralicyjne zniekształcające”. W nich wykorzystywano poprzednie farby, mieszano je i wybielano, nanosząc szerokie nierówne pasy na kadłub i nadbudówki, zaś malowanie pokładów stało się zasadniczo niebiesko-szare.

W roku 1941 opracowano 2 podstawowe schematy kamuflażu. Kolorystyczna gama „śródziemnomorska” bardziej pasowała do warunków subtropików. Burty malowano szaro-zieloną farbą (w części rufowej szybko zaczęto uzupełniać je ciemniejszymi szarymi tonami), nadbudówki i nawisy mostków – jasno-szare, a pokłady ciemno-szare. Maszty malowano we kolorze szaro-zielonym jednak górną część fokmasztów pozostawiano białą. „Północnoatlantyki” schemat, który nieoficjalnie pojawił się już w roku 1940, sprowadzał się do naniesienia klinowych pasów w kolorach blade-zielonym oraz blade-szarym na zasadniczo białe tło kadłuba i nadbudówek.

Do połowy 1942 roku farby używane do malowania kamuflażu zostały standaryzowane i otrzymały czytelne oznaczenie składające się z litery i 1-2 cyfr. Litera wskazywała grupę farb (Blue – niebieski, Grey – szary), zaś cyfry odpowiadały czynnikowi odbicia, to znaczy jaskrawość farby w porównaniu z czy-

stą białą i czernią, dla których wielkość czynnika przyjmowała odpowiednio wartości 0 i 100. Wówczas też pojawił się najbardziej złożony schemat kamuflażu – „dla niszczycieli Home Fleet”. Zgodnie z nim część dziobową i nadbudówkę malowano białą z rozrzuconymi na niej klinami w kolorze szarym i szaro-niebieskim, rufowa część kadłuba (około 2/3 długości) malowano w kolorze średnio-szarym z ukośnymi białymi pasami. W roku 1945 w trakcie działań na Dalekim Wschodzie brytyjskie okręty wszystkich klas malowane zgodnie z jednym „pacyficznym” schematem: kadłub i nadbudówki – jasno-szare, w środkowej części szeroki błękitny pas, pokłady średnio-błękitno-czarne.

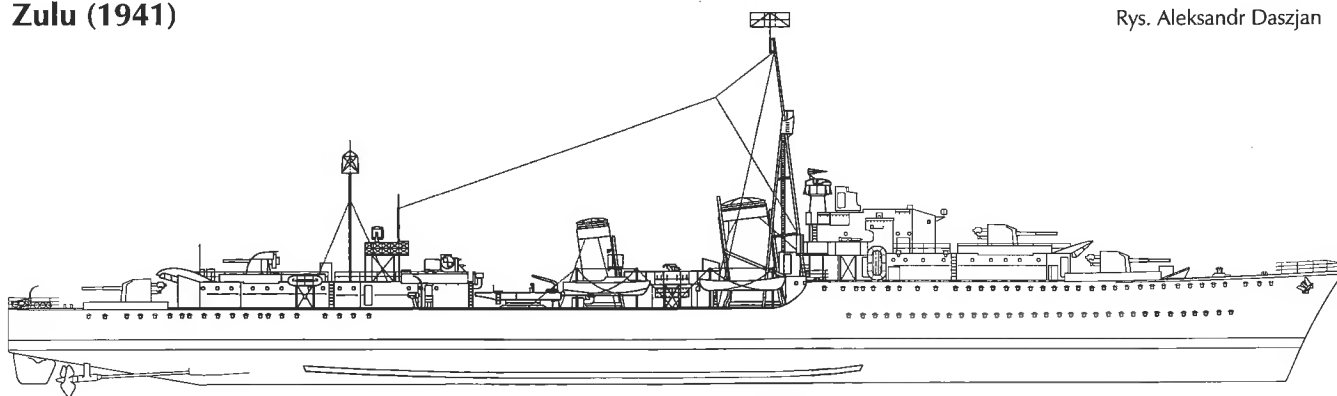
W charakterze symboli rozpoznawczych brytyjskie okręty posiadały na kominach kolorowe znaczki, oznaczające przynależność do określonego zespołu, a także numery burtowe, składające się z litery i dwóch cyfr. Początkowo na burtach „tribali” znajdowała się litera „L”, jednak w styczniu 1939 roku, jeszcze przed zakończeniem budowy całej serii, zmieniono ją na „F”, a jesienią 1940 roku na – „G”. numery nanoszono symetrycznie na obu burtach pod dziobową nadbudówką, a także na rufie. Na jasnym tle malowano je w kolorze czarnym, a na ciemnym – białym, niekiedy wykorzystywano także kolor kamuflażu.

Wojenne modernizacje

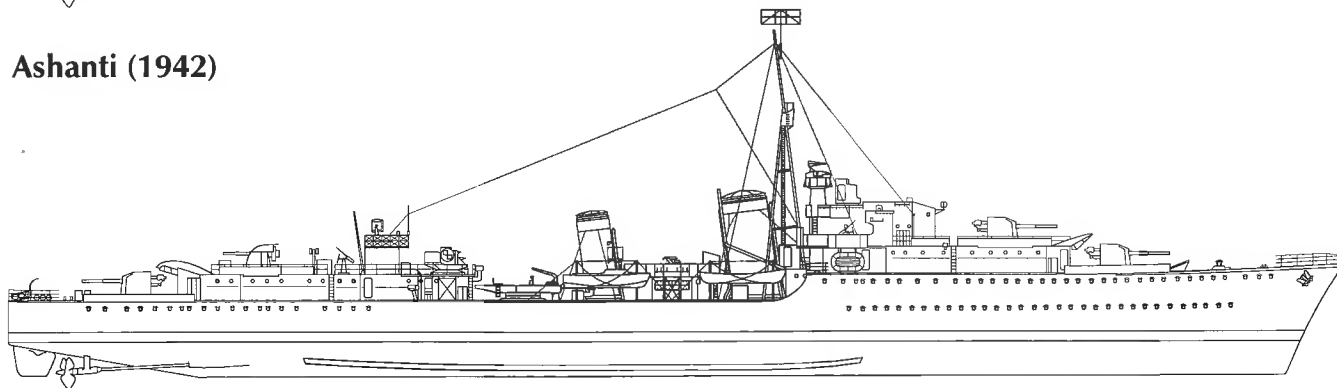
Już pierwsze miesiące wojny ujawniły niedostatek środków obrony plot. brytyjskich niszczycieli, nie wykluczając „tribali”. Wzmacnianie ich uzbrojenia plot. rozpoczęło w końcu roku 1940

Zulu (1941)

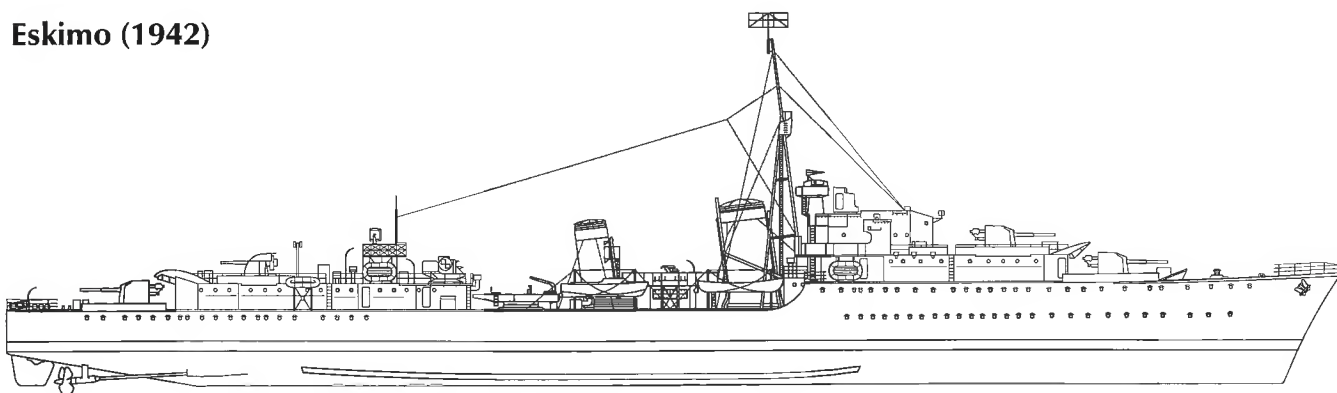
Rys. Aleksandr Daszjan



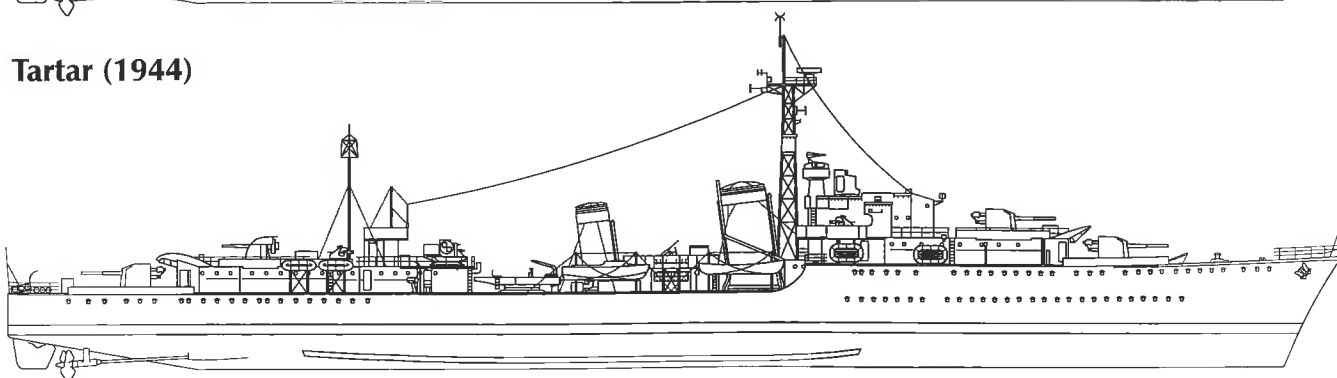
Ashanti (1942)



Eskimo (1942)



Tartar (1944)



(do tego czasu *Afridi* i *Gurkha* zdążyły już pójść na dno), gdy ze stanowiska „X” zaczęto zdejmować działa głównego kalibru i zastępować je działami plot. kal. 102 mm Mk XVI na podwójnych lawetach Mk XIX. Ten system artyleryjski był szeroko rozpowszechniony na okrętach wszystkich klas. Wystrzeliwał pociski

o wadze 15,88 kg, posiadając kąt podniesienia lufy +80°. Donośność wynosiła 18 150 m, a pułap 11 890 m, zaś szybkostrzelność sięgała 12 strzałów na minutę. Wyminę prowadzono przede wszystkim w czasie remontów bieżących lub (jak na *Ashanti* i *Zulu*) w czasie usuwania uszkodzeń bojowych. Prace pro-

wadzano szybko i do wiosny 1941 roku wszystkie „tribale” wyposażono w nowoczesne efektywne działa plot.

Dalszym krokiem w kierunku wzmocnienia uzbrojenia plot. było przyjęcie od połowy roku 1941 automatycznych dział kal. 20 mm szwajcarskiej firmy Oerlikon. Przewyższały one znacznie „pom-

Royal Navy					
Numer burtowy	Nazwa	Stocznia	Data		
			położenia stępki	wodowania	wejścia do służby
Program 1935 roku					
F 07	<i>Afridi*</i>	Vickers-Armstrong (Tyne) (1)	09.06.1936	08.06.1937	03.05.1938
F 03	<i>Cossack*</i>	Vickers-Armstrong (Tyne) (1)	09.06.1936	08.06.1937	07.06.1938
F 20	<i>Gurkha</i>	Fairfield (Govan)	06.07.1936	07.07.1937	21.10.1938
F 24	<i>Maori</i>	Fairfield (Govan)	06.07.1936	02.09.1937	02.01.1939
F 31	<i>Mohawk</i>	Thornycroft (Woolston)	16.07.1936	15.10.1937	07.09.1938
F 36	<i>Nubian</i>	Thornycroft (Woolston)	10.08.1936	21.12.1937	06.12.1938
F 18	<i>Zulu</i>	A. Stephen (Linthouse)	10.08.1936	23.09.1937	07.09.1938
Program 1936 roku					
F 51	<i>Ashanti</i>	Denny (Dumbarton)	23.11.1936	05.11.1937	21.12.1938
F 67	<i>Bedouin</i>	Denny (Dumbarton)	styczeń 1937	21.12.1937	15.03.1939
F 75	<i>Eskimo</i>	Parsons (Wallsend) (2)	05.08.1936	03.09.1937	30.12.1938
F 59	<i>Mashona</i>	Parsons (Wallsend) (2)	05.08.1936	03.09.1937	28.03.1939
F 26	<i>Matabele</i>	Scott's (Greenock)	01.10.1936	06.10.1937	25.01.1939
F 21	<i>Punjabi</i>	Scott's (Greenock)	01.10.1936	18.12.1937	29.03.1939
F 82	<i>Sikh</i>	A. Stephen (Linthouse)	24.09.1936	17.12.1937	12.10.1938
F 33	<i>Somali*</i>	Swan Hunter (Wallsend) (3)	26.08.1936	24.08.1937	12.12.1938
F 43	<i>Tartar*</i>	Swan Hunter (Wallsend) (3)	26.08.1936	21.10.1937	10.03.1939
Uwagi: *przygotowane w charakterze „liderów”, 1) dostawca (mechanizmów) – Vickers-Armstrong (Burrow), 2) dostawca (kadłubów) – Vickers-Armstrong (Tyne), 3) dostawca (mechanizmów) – Wallsend Slipway. Początkowo litera L w numerach burtowych w styczniu 1939 r. zamieniona na F, a jesienią 1940 r. – na G					

12,7 mm Vickers, które do tego czasu były standardowym uzbrojeniem plot. brytyjskich niszczycieli. Zaoszczędzoną masę przeznaczono na zwiększenie zapasu amunicji.

W ostatecznym wariantcie projektu niszczyciele miały długość między pionami 108,3 m, zaś całkowitą – 111,86 m, szerokość 11,13 m i zanurzenie 2,75 m. Standardowa wyporność 1854 t (a 1857 t przewodników flotyli), składała się z następujących wielkości: kadłub – 910 t, siłownia – 585 t, układ hydrauliczny – 11 t, uzbrojenie – 254 t, wyposażenie – 94 t. Już w połowie listopada, po zatwierdzeniu przez Radę Admiralicji rysunków i specyfikacji, dyrektor wydziału taktycznego zwrócił się z propozycją by na nowych niszczycielach zastosować za przykładem francuskich liderów kliprowe stewy dziobowe. Krok ten miał pozwolić na zachowanie prędkości w warunkach falowania. Wymagało to jednak zwiększenia długości całkowitej o 10 stóp (2,54 m). W początkach marca następnego, 1936 roku z-ca szefa Morskiego Sztabu zażądał również zmiany kształtu zakończenia rufy, tak by zwiększyć efektywność stosowania parawanów. Zmiany zostały naniesione na projekt już po złożeniu zamówienia na pierwszą serię, co było nader rzadkim przypadkiem. Próby modelowe na basenie doświadczalnym wykazały, że kliprowa dziobnica poprawia dzielność morską w pełnym zakresie prędkości, jednak

modyfikacja rufy powodowała przy pełnej prędkości „stratę” około 1% mocy.

Budowa

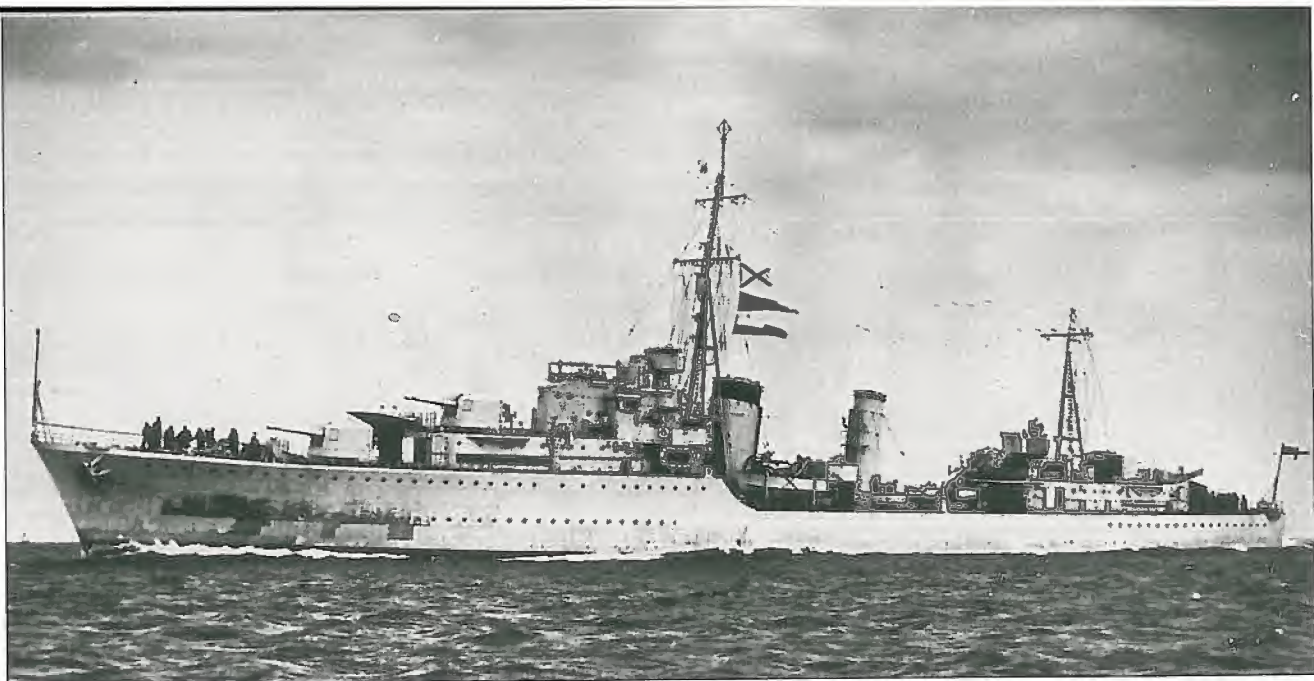
Zatwierdzony przez brytyjski Parlament uzupełniający program budowy okrętu roku 1935 obejmował wśród różnych klas okrętów, budowę kolejnej flotyli torpedowej składającej się z 8 niszczycieli standardowego typu oraz 1 przewodnika. Zamiast tego Admiralicja postanowiła zamówić 7 (na tyle starczyło wyasygnowanych środków) okrętów nowego typu. Miały one utworzyć flotyllę – lider oraz 2 dywizjony po 3 niszczyciele w każdym. Zastępca szefa Morskiego Sztabu z miejsca podniósł wątpliwość takiego rozwiązania. Jego zdaniem, z uwagi na fakt iż podstawowe uzbrojenie V-leaderów stanowiła artyleria, należało łączyć je w zespoły taktyczne po 4 okręty, analogicznie jak eskadry krążowników. W tej sytuacji niezbędnym było posiadanie 8 identycznych jednostek. Za takim rozwiązaniem wypowiedział się również szef wydziału taktycznego, jednak Kontroler poinformował, że „w danym momencie praktycznie nie ma możliwości żądania środków na ósmy okręt, ale w razie konieczności wzmocnimy flotyllę”.

W końcu listopada 1935 roku Rada Admiralicji zatwierdziła nazwy nowych okrętów. Otrzymały one nazwy plemion lub narodowości (typ „Tribal” – Tribal – pol. plemię) zamieszkujących brytyjskie

kolonie (poza tym wśród nich znalazł się i „Kozak”), kontynuując tym samym tradycję nazewnictwa niszczycieli z okresu I wojny światowej.

W lutym 1936 roku Admiralicja rozesała do 14 firm zaproszenie do udziału w przetargu na budowę 7 nowych niszczycieli. Przetarg trwał w całości 3 tygodnie. Jego zwycięzcami okazały się firmy tradycyjnie budujące niszczyciele dla Royal Navy: Vickers-Armstrong, Thornycroft i Fairfield, które otrzymały zlecenie na budowę 2 okrętów każda, a także A. Stevens, który miał zbudować 1 jednostkę. Kontrakt na budowę pierwszej serii został podpisany 10 marca 1936 roku z terminem przekazania okrętów po 24 miesiącach od chwili jego zawarcia.

Po zawarciu brytyjsko-niemieckiego porozumienia morskiego Parlament zwiększył finansowanie floty. Środków w programie budownictwa okrętowego 1936 okazało się na tyle dużo, że możliwym stała się budowa od razu 9 „tribalów”, co pozwoliło na sformowanie z nich 2 pełnowartościowych flotyli, razem 8 jednostek. W ciągu tygodnia po zawarciu pierwszych kontraktów, firmy ponownie otrzymały zaproszenie do udziału w nowym przetargu. Tym razem zamówienia otrzymały firmy Denny, Parsons, Swan Hunter, Scotts i A. Stevens. Umowa z nimi została zawarta w czerwcu na analogicznych warunkach. Każda z firm budowała po 2 jed-



Prototypowy *Afridi* w trakcie prób odbiorczych jeszcze bez numeru taktycznego.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

nostki, choć kadłuby dla niszczycieli Parsons przygotowywała stocznia Vickers-Armstrong w Tyne. Dwie pary niszczycieli – firm Vickers-Armstrong oraz Swan Hunter przygotowywano w charakterze liderów flotylli, które dysponowały dodatkowymi pomieszczeniami do rozmieszczenia sztabu.

Do czasu ogłoszenia drugiego zamówienia do projektu naniesiono ostatnie zmiany (dotyczyły one również pierwszej serii). Jeden z welbotów został zastąpiony drugim kutrem motorowym, a 24-calowy reflektor bojowy 36-calowym. Propozycja dyrektora wydziału artyleryjskiego by zamontować elektryczne windy amunicyjne w miejsce dotychczasowych hydraulicznych nie została uwzględniona, bowiem wymagała przeróbki całego systemu podawania amunicji i dodatkowych 19 członków załogi do obsługi.

Położenie stępki pod pierwsze 2 niszczyciele – *Afridi* i *Cossack* nastąpiła 9 czerwca 1936 w stoczni Vickers-Armstrong w Newcastle-on-Tyne. Do końca sierpnia położono stępki wszystkich 7 jednostek serii i rozpoczęto prace nad drugą. Jako ostatnią położono w styczniu następnego roku stępkę pod *Bedouin*.

Budowa obfitowała w problemy i opóźnienia. „Ojciec chrzestny” projektu – szef sekcji niszczycieli w oddziale budownictwa okrętowego Admiralicji A.P. Cowl dokonując w styczniu 1937 roku inspekcyjnego objazdu stoczni, w których budowani „tribale”, stwierdził, że grafik prac na *Gurkha* jest opóźniony o 3 tygodnie a na *Mohawk* nawet o 7-8 tygodni, przy czym na tym ostatnim prace praktycznie wstrzymano w związku z remontem liniowca pasażerskiego *Queen Mary*. Poważny problem stanowi-

ło przeciążenie osiągające poważne rozmiary. Przykładowo, waga podnośników amunicyjnych wynosiła 26 t zamiast zakładanych w projekcie 3 t! Doprowadziło to wzrostu wyporności do około 1900 t i spadku prędkości o pół węzła. Poważny problem stanowiło późnienie gotowości dział głównego kalibru, które docierały na okręty później od daty planowanego ich wejścia do służby.

Mimo wszystkich trudności budowa okrętów przebiegała szybko. 8 czerwca 1937 roku – rok bez jednego dnia od daty położenia stępki w Tyne wodowano *Afridi* i *Cossack*. W dniu 24 sierpnia spłynął na wodę *Somali* – pierwszy z niszczycieli programu 1936 roku. Jako ostatnie tego samego dnia, 21 grudnia, wodowano *Nubian* (pierwszej serii) i *Bedouin* (drugiej serii). Okres prac na pochylni wynosił od 11 do 15 miesięcy, przy czym najkrótszy był w przypadku firmy Denny, która jako ostatnia przystąpiła do budowy swojej pary.

Wiosną 1938 rozpoczęto próby w ruchu. Z uwagi na fakt, że brak było jeszcze podwójnych dział kal. 120 mm, Kontroler Admiralicji wydał specjalną zgodę by część niszczycieli typów „Tribal”, „J” i „K” mogła podejmować próby morskie bez artylerii głównego kalibru. Zamiast dział na górnym pokładzie umieszczano 104,5 t balastu. Podobna praktyka stosowana była już wcześniej na okrętach wcześniejszych serii. Próbom artylerii poświęcono szczególną uwagę. Od razu wyszła też na jaw niepewna konstrukcja osłon nad działami, w związku z czym na pokładzie *Afridi* sprawdzono dwa różne sposoby ich wzmocnienia. Na osłonę nad działem „A” nakładano kratownice z kątowników, a nad działem „Y” solidną metalową płytę. Po powtórnym strzelaniu za bardziej racjo-

nalne uznano pierwszy sposób, który następnie zastosowano na pozostałych okrętach typu.

Wejście do służby 16 niszczycieli zajęło prawie rok. Jako pierwsze podniosły banderę *Afridi* i *Cossack*. Koncern Vickers-Armstrong okazał się jedynym, który przekazał budowaną parę w założonym terminie 24 miesięcy. Najdłużej ze wszystkich – 31,5 miesiąca, trwała budowa *Mashona*. Tym nie mniej jednak do końca 1938 roku skompletowano 10 „tribali”, a do kwietnia 1939 zakończono budowę wszystkich. Okręty te stanowiły ostatnie uzupełnienie sił torpedowych Royal Navy przed wybuchem wojny.

OPIS KONSTRUKCJI

Układ i konstrukcja kadłuba

W linii rozwojowej brytyjskich niszczycieli okresu międzywojennego „tribale” bezsprzecznie zajmują szczególne miejsce, stanowiąc swego rodzaju punkt graniczny między niszczycielami wcześniejszych serii, wywodzącymi się od typu „V”, a okrętami późniejszych projektów, które zaczęły wchodzić do linii już w czasie wojny. Z pierwszymi zbliża je przede wszystkim układ siłowni, a w konsekwencji dwukominowa sylwetka. Dzięki jednak architekturze kadłuba, systemom artyleryjskim i wzmocnieniu uzbrojenia plot. stały się one założycielem nowego pokolenia okrętów w swojej klasie.

Pod względem konstrukcji kadłuba „tribale” odróżniały się od swoich poprzedników zauważalnie bardziej ostrymi kształtami części dziobowej i klipową stewą dziobową, podkreślającymi ich dynamiczność. Około 40% długości okrętu zajmował pokład dziobowy, lekko wznoszący się w kierunku dziobni-

cy. Pokład rufowy był też zauważalnie dłuższy niż normalnie, a drugi komin – cieńszy od pierwszego. W środkowej części kadłuba wręgi posiadały niewielkie zagięcie do wnętrza. Rufowa część typowa dla Brytyjczyków: półokrągła z krótkim prawie płaskim podcięciem. Jak większość niszczycieli swego czasu „tribale” miały tylko jeden ciągły pokład – górny. Tak zwana dolny pokład w samej rzeczy był platformą i rozciągał się jedynie na dziobie oraz rufie, poza przedziałami kotłowni i maszynowni. 15 grodzi wodoszczelnych, dochodzących do górnego pokładu, dzieliły kadłub na 16 przedziałów. Teoretycznie, przy zatopieniu dowolnych 2 z nich okręt powinien zachować pływalność. Kadłub na całej długości posiadał podwójne dno, a w rejonie wręgów nr 20 – nr 24 posiadał wycięcie dla opuszczonej anteny „Asdica”.

Jak wykazało doświadczenie eksploatacji, kształt kadłuba okazał się bardzo udany. Po problemach z zabryzgiwaniem mostka na niszczycielach następnych serii, konstruktorzy w typie „S” powtórzyli w pełni kształt dziobowej części „tribali”.

Względy finansowe nie pozwoliły na wprowadzenie na „tribalach” wzdużnego systemu wiązań. Tym samym okazały się one ostatnimi brytyjskimi niszczycielami, których kadłub posiadał poprzeczny system wiązań. Ale i w tym znalazły się nowości. Górny pokład opierał się nie na 8, jak przyjęto to wcześniej, lecz na 10 wzdużnikach. W części dziobowej do grodzi pierwszego przedziału kotłowego odstęp między wręgami wynosił 53,4 cm, a dalej w kierunku rufy – 61 cm. Arkusze poszycia były łączone na styk, zamiast przy użyciu stosowanych wcześniej rygli.

Przejścia w warunkach sztormu zimą 1939-1940 roku ujawniły słabość kadłuba niszczycieli (arkusze poszycia rozchodziły się, powstawały przecieki w kadłubie oraz szczeliny w pokładzie dziobowym), co wymagało przeprowadzenia prac przy ich wzmocnieniu.

Uzbrojenie

Uzbrojenie artyleryjskie niszczycieli typu „Tribal” stanowiło ogromny krok naprzód w porównaniu ze wcześniejszymi typami. Jeszcze w trakcie rozpatrywania założeń taktyczno-technicznych przyszłych okrętów przez Morski Sztab zdecydowano, że otrzymają one podwójnie sprzężone działa kal. 120 mm, choć prace nad tymi ostatnimi nie zostały jeszcze zakończone. Od wprowadzania na swoich niszczycielach artylerii większego kalibru Royal Navy odstąpiła już wcześniej, po zakończeniu prób z działami kal. 130 mm na liderze *Kempfelt*. Podstawowym niedostatkim dział była niska szybkostrzelność bojowa, spowodowana dużą wagą pocisku (32 kg). Brytyjczycy realnie przyjęli, że niszczyciele najczęściej używają artylerii w krótkich starciach na bliskich odległościach, w których najważniejszą rolę odgrywa intensywność ognia, a nie donośność.

Główny kaliber składał się z 8 dział kal. 120 mm Mk XII na 4 dwudziałowych lawetach Mk XIX. Doświadczalny egzemplarz takiego działu od grudnia 1936 do czerwca 1937 przechodził próby na niszczycielu *Hereward* i otrzymał pozytywną ocenę specjalistów działu artyleryjskiego. Samo dział było praktycznie identyczne z szeroko rozpowszechnionym modelem Mk IX, montowanym na brytyjskich niszczycielach od

połowy lat 20-tych do końca wojny. Długość lufy wynosiła 45 kalibrów, prędkość początkowa 808 m/s, a masa pocisku 22,7 kg. Donośność sięgała 15 520 m przy kącie podniesienia lufy +40°. Niewątpliwym plusem dział była znaczna jak na taki kaliber żywotność lufy – do 1400 wystrzałów. Masa podwójnie sprzężonego działu Mk XIX wynosiła 25,9 t (w tym 2,6 t przypadało na tarczę ochronną). Oba działa znajdowały się na wspólnym łożu. System naprowadzania w płaszczyźnie pionowej powtarzał rozwiązanie zastosowane w jednodziałowej lawecie Mk XVIII. Maksymalny kąt podniesienia 40° uzyskano kosztem przeniesienia osi działu w pobliże zamka. Takie rozwiązanie zapewniało przestrzeń niezbędną dla odrzutu przy maksymalnym kącie podniesienia, jednak naruszało równowagę działu i prowadziło do wzrostu masy całego systemu, bowiem wymagało dociążenia części zamkowej.

Zakładano, że okręty programu 1936 roku otrzymają nowe działa Mk XI z lufami o długości 50 kalibrów i zwiększoną do 28,4 kg masie pocisku. Dopracowanie tych dział uległo jednak poważnemu opóźnieniu i pierwsze egzemplarze pojawiły się dopiero na niszczycielach typu „L” programu roku 1938.

W artylerii głównego kalibru „tribali” w szerokim zakresie stosowano siłowniki hydrauliczne. Dziobowa i rufowa grupa dział dysponowała po turbinie parowej o mocy 140 KM, które poruszały pompy (na niszczycielach następnych typów każde działu wyposażone było we własny elektromotor).

Hydraulika zabezpieczała naprowadzanie dział w płaszczyźnie pionowej i poziomej, przy czym prędkość prze-

Niszczyciel *Hereward* w trakcie prób podwójnie sprzężonego działu Mk XIX.

Fot. Wright & Logan.





Pełna ekspresji fotografia *Cossack* z początków służby. Fotografia dobrze ukazuje rozmieszczenie systemów uzbrojenia i kierowania ogniem okrętu.
Fot. zbiory Jan Piwowoński

mieszczania wynosiła 10%/s. Hydrauliczne były również podnośniki dźwigi amunicyjne i dosylacze. Praktyczna szybkostrzelność wynosiła 10 strzałów na minutę. Standardowy zapas amunicji wynosił 300 pocisków na działo (200 burzących, 50 odłamkowych z zapalnikami dystansowym i 50 oświetlających).

Zgodnie z zamysłem projektantów, 40° kąt podniesienia luf powinien zabezpieczyć możliwość prowadzenia ognia plot. przez działa głównego kalibru, jednak w czasie wojny szybko wyjaśniło się, że wystarcza to jedynie do prowadzenia ognia zaporowego do nisko lecących celów. Przez krótki czas, gdy samolot znajdował się w strefie ostrzału, obsługa mogła oddać 2-3 strzały. W rezultacie, w toku wojny Brytyjczycy musieli zdjąć po jednym podwójnie sprzężonym działem kal. 120 mm i zastąpić je rzeczywście uniwersalnymi działami.

Uzbrojenie plot. bliskiego zasięgu składało się z poczwórnice sprzężonego automatycznego działka plot. kal. 40 mm Vickers Mk VII i 2 poczwórnice sprzężonych wkm plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk I.

Dwufuntowe automaty Vickers, nazywane z uwagi na charakterystyczny dźwięk wydawany przy wystrzale „pom-pom”, stały się w okresie międzywojennym podstawowym lekkim uzbrojeniem plot. brytyjskich okrętów. Ich prototyp powstał jeszcze w latach I wojny światowej i pod względem zasad działania w pełni powtarzał system stosowany w karabinie maszynowym Maxim. Automat miał lufę o długości 40,5 kalibru i zapewniał wążącemu 764 gramy pociskowi prędkość początkową 732 m/s. Tę ostatnią liczbę w epoce szybkich całkowicie metalowych monoplanów nie sposób było uważać za dostateczną, bowiem ograniczała donośność. Skuteczny ogień sięgał ledwie połowy określo-

nej w dokumentacji donośności 6220 m (a pułapu 3960 m). Te braki kompensowano znaczną – około 100 strzałów na minutę – szybkostrzelnością, zapewniającą wysoką gęstość ognia. Jedynie zasilanie w amunicję wielolufowych „pom-pom” nie wyróżniało się szczególną niezawodnością. Samo działo posiadało siłowe przemieszczanie luf, zapewniające naprowadzanie w płaszczyźnie pionowej i poziomej z prędkością 25%/s, uzależnione jednak od źródła energii. Niszczyciele posiadały zapas 14 400 pocisków do automatów plot. kal. 40 mm, co było cyfrą całkiem imponującą. Zapas amunicji na lufę „tribala” trzykrotnie przekraczał zapas amunicji tego kalibru na okręcie liniowym *King George V*.

Poczwórnice sprzężony wkm plot. kal. 12,7 mm (półcalowy) został opracowany przez firmę Vickers w początku lat 20-tych, jednak na uzbrojenie został przyjęty dopiero w połowie lat 30-tych, będąc już moralnie przestarzałym. Był pokrewny z „pom-pom”, powtarzając wszystkie jego zalety i mankamenty, z tym jednak, że wysoka gęstość ognia wiele traciła wskutek niskiej siły niszczącej pocisków. Zresztą zapas amunicji wynoszący wszystkiego 10 000 pocisków, trudno było uznać za dostateczny¹.

Poza wkm-i na niszczycielach montowano jeszcze po 4 karabiny maszynowe Lewis kal. 7,69 mm, które mogły być ustawiane pojedynczo lub po dwa na lekkich przenośnych lawetach na mostu lub pomoście sygnalizacyjny. W charakterze broni plot. miały one co najwyżej efekt psychologiczny. Prawdopodobnie, jedynym pomyślnym przypadkiem ich zastosowania była grupa abordażowa niszczyciela *Cossack* przy uwalnianiu jeńców z *Altmark*.

Uzbrojenie torpedowe poświęcone kosztom artylerii, ograniczało się do jednej czterorurkowej wyrzutni kal. 533 mm

z 4 torpedami Mk. IX. Wyrzutnia, po raz pierwszy w brytyjskiej praktyce posiadała napęd hydrauliczny (ręczny pozostawał charakterze zapasowego). Brak zapasowych torped poważnie ograniczał możliwości „tribali” w walce z ciężkimi okrętami nawodnymi, bowiem mogły one oddać tylko jedną salwę torpedową. Dało to o sobie znać w trakcie operacji pościgu za *Bismarckiem* przez niszczyciele 4 Floty. Po zużyciu torped w bezskutecznych nocnych atakach, okręty były pozbawione możliwości zadania przeciwnikowi decydującego ciosu w ciągu dnia.

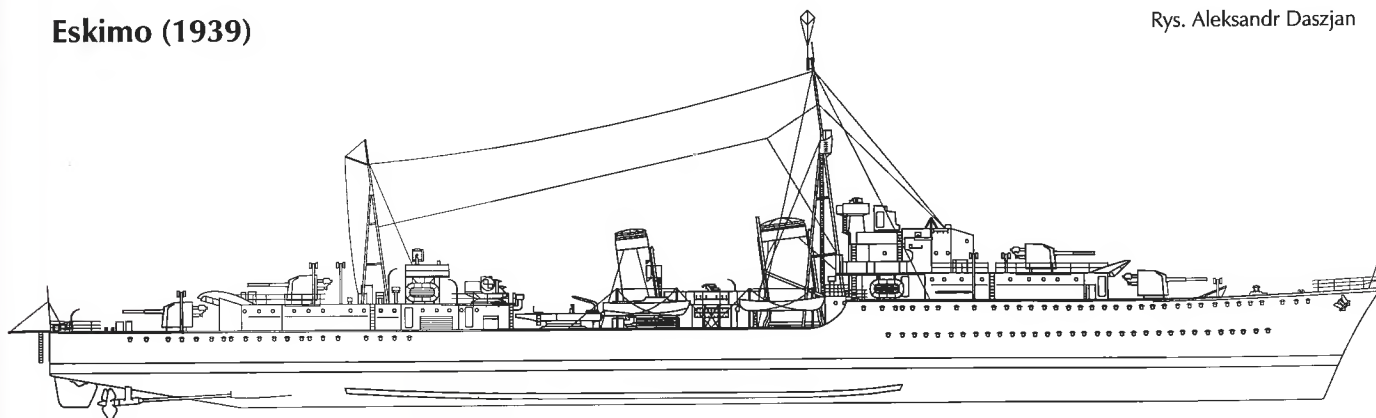
Uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych w początku wojny nie różniło się niczym od pozostałych niszczycieli Royal Navy i obejmowało „Asdic”, 20 bomb głębinowych, jedną rzutnię i 2 miotacze, umieszczone na rufowej nadbudówce. W toku wojny zapas bomb głębinowych zwiększono do 30 szt. Uważano to z liczbę całkowicie dostateczną dla niszczycieli, działających w składzie floty, choć niszczyciele z grup eskortowych dysponowały „solidniejszym” zapasem.

System kierowania ogniem składał się z urządzenia DCT Mk. I oraz kombinowanego dalmierza o bazie 12-stopowej (3,6 m) urządzenia do kierowania ogniem plot. Mk II, rozmieszczonych na górnym mostku na specjalnej podstawie. Pierwsze z urządzeń było wizjerem centralnego naprowadzania, jednak wykorzystywano je jedynie przy strzelaniach do celów morskich. Drugie wykorzystywano jako dalmierz przy strzelaniach morskich oraz dalmierz – urządzenie do kierowania ogniem przy

1. zgodnie ze standardem Royal Navy zapas amunicji dla poczwórnice sprzężonych wkm wynosił 10 000 pocisków na każde stanowisko, jednak w literaturze dotyczącej „tribali” brak na to bezpośredniego potwierdzenia.

Eskimo (1939)

Rys. Aleksandr Daszjan



strzelaniach plot. Podobny schemat stosowano na wszystkich brytyjskich niszczycielach, począwszy od typu „S”, co było wymuszone względami konieczności oszczędności wagowych. Poważnym niedostatkim był brak stabilizacji systemu kierowania ogniem.

Przy strzelaniu do celów powietrznych strzelanie dalmierz – urządzenie kierowania ogniem określał wysokość i prędkość celu oraz podawał zsynchronizowane dane do stacji odbiorczej (TS) znajdującej się na dolnym pokładzie pod dziobową nadbudówką. Ta ostatnia wyliczała kąt wyprzedzenia i nawrotu, a także nastawienie zapalnika dla dział kal. 120 mm. Naprowadzanie dział w płaszczyźnie poziomej wykonywane przy pomocy siłowników hydraulicznych było zsynchronizowane z urządzeniem kierowania ognia. Nastawa zapalników na odpowiednią wysokość dokonywana była automatycznie na sygnał ze stacji odbiorczej.

Do kierowania ogniem poczwórnie sprzężonych „pom-pom” i karabinów maszynowych plot. służyły 2 dalecowniki umieszczone na górnym mostu obok podstawy dalmierza. Strzelanie torpedowe również odbywało się z górnego mostku przy pomocy urządzenia TDS (Torpedo Deflection Sight), pozwalającego wyliczyć parametry celu i automatycznie nastawić torpedę na odpowiednią głębokość i kąt wyprzedzenia.

Siłownia

Główna siłownia „tribali” stanowiła w zasadzie powtórzenie zasadniczego schematu zastosowanego w siłowniach niszczycieli typów „E” i „I”, a składała się z 3 trójkołektorowych kotłów typu Admiralicji oraz 2 jednostopniowych parowych turbin Parsonsa. Rozmieszczenie siłowni – liniowe. Wszystkie kotły znajdowały się w izolowanych przedziałach, a turbiny w ogólnym przedziale maszynowym, lecz przekładnie redukcyjne oddzielone były od nic grodzią wo-

doszczelną. Robocze ciśnienie pary wynosiło 21,2 atm., a temperatura 327°C, co stanowiło standardowe wskaźniki. W Royal Navy nie prowadzono poważnych prób z wykorzystaniem pary o wyższych parametrach. Śruby napędowe o średnicy 3,12 m wykonane były ze specjalnego brązu.

Projektowana moc siłowni wynosząca 44 000 KM przy 300 obrotach śruby na minutę miała zapewnić niszczycielom maksymalną prędkość 32,5 węzła przy pełnym obciążeniu. W rezultacie 6-godzinnych prób na mili pomiarowej, wszystkie bez wyjątku „tribale” przekro-

czyły projektowaną moc siłowni. Najwyższą prędkość w czasie prób osiągnęły *Ashanti* i *Bedouin*, a najniższą *Nubian* i *Maori*. W toku prób z pełnym obciążeniem znów najlepszymi okazały się niszczyciele zbudowane przez Denny, które przekroczyły 37 węzłów. Trzeba gwoili sprawiedliwości dodać jednak, że próby przeprowadzane były w zdecydowanie różnych warunkach. *Matabele* wyszedł na milę pomiarową przy pełnym sztilu, *Punjabi* przy sztormowej bryzie, a *Sikh* osiągnął swoje 36,27 węzła przy silnym północno-zachodnim wietrze o sile 6-7°.

Próby *Somali* na biegu wstecznym

Dane taktyczno-techniczne (w chwili wejścia do służby)

Elementy konstrukcyjne:

Wyporność: standardowa – 1854 t, pełna – 2519 t (niszczyciele kanadyjskie odpowiednio 1927 t i 2519 t, niszczyciele australijskie – 1927 t i 2745 t)

Wymiary: długość całkowita – 114,9 m, długość w linii wodnej – 111,19 m, długość między pionami – 108,35 m, szerokość 11,12 m, zanurzenie przy wyporności standard – 2,75 m, przy wyporności pełnej – 3,96 m

Wysokość: od stępki do górnego pokładu – 6,55 m, do górnego punktu stewy dziobowej – 9,44 m

Układ napędowy:

3 trójkołektorowe kotły Admiralicji, 2 jednostopniowe zespoły turbin parowych Parsons

Moc (projektowana): 44 000 KM przy 350 obrotach/minutę

Parametry pary: ciśnienie – 21,2 atm., temperatura – 327°C

Prędkość: przy niepełnym obciążeniu – 36 węzłów (jednostki kanadyjskie i australijskie – 36,25 węzła), przy pełnym obciążeniu – 32,5 węzła

Zapas paliwa (pełny): 524 t (jednostki kanadyjskie i australijskie – 505 t)

Zasięg (przy prędkości) – 5700 Mm (15 węzłów), 3200 Mm (20 węzłów), 1200 Mm (przy pełnej prędkości)

Uzbrojenie:

Artyleryjskie:

4 x II x 120 mm L/45 Mk XII na tożu Mk XIX (2400 pocisków)

1 x IV x 40 mm L/40 automatyczne działo plot. Vickers Mk. VII (dwufuntowy „pom-pom”) (14 400 pocisków)

2 x IV x 12,7 mm wkm plot. Vickers Mk I (10 000 pocisków)

4 x I x 7,69 mm km Lewis

Torpedowe: wyrzutnia czterorurowa kal. 533 mm (4 torpedy Mk IX)

Do zwalczania okrętów podwodnych: stacja hydroakustyczna „Asdic”, 2 miotacze bomb głębinowych, 1 zrzutnia bomb głębinowych, 20 bomb głębinowych

System kierowania ogniem artyleryjskim:

– „dalecownik dla niszczycieli” (DCT) Mk I

– łączony dalmierz o bazie 12-stopowej/dalecownik plot. Mk II

Załoga: 190 ludzi (219 w przypadku „liderów”), w tym 12 oficerów

Rezultaty prób sześciogodzinnych

Określenie	Wyporność	Moc silowni	Prędkość	Liczba obrotów śruby
	t	KM	węzły	obroty/minutę
<i>Afridi</i>	2244	44 720	34,88	355,6
<i>Ashanti</i>	2020	45 031	37,38	367,6
<i>Bedouin</i>	2035	44 522	37,45	372,4
<i>Cossack</i>	2030	44 430	36,22	366,4
<i>Eskimo</i>	1987	45 450	36,26	366,8
<i>Gurkha</i>	1999	45 210	36,36	365,6
<i>Maori</i>	2006	46 006	35,94	363,2
<i>Mashona</i>	1990	45 437	35,30*	368,8
<i>Matabele</i>	1964	44 299	36,81	369,0
<i>Mohawk</i>	2017	44 078	36,20	364,4
<i>Nubian</i>	2034	44 426	35,84	364,5
<i>Punjabi</i>	1990	44 549	35,97	359,6
<i>Sikh</i>	2015	44 448	36,28	365,8
<i>Somali</i>	2014	44 207	36,48	363,5
<i>Tartar</i>	2025	44 077	35,93	362,5
<i>Zulu</i>	2050	44 176	37,00	365,4

*Prędkość wg wskazań logu, z uwagi na mgłę prób na mili pomiarowej nie przeprowadzono

przebiegały przy sztormowej pogodzie. Niszczyciel rozwijał 15 węzłów, jednak pokład rufowy aż do wyrzutni torpedowej zalewała woda. Zgodnie z zaleceniami głównego inżyniera-mechanika floty czas ruchu z pełną mocą wstecz (przy mocy 2/3 pełnej w przód) ograniczono do 5 minut, po czym turbiny należało ponownie przestawić na reżim biegu w przód.

Osiem zbiorników paliwowych „tribali” mieściło 524 t mazutu, co zabezpieczało zasięg 5700 Mm przy prędkości 15 węzłów względnie 3200 Mm przy 20 węzłach. Rozchód paliwa przy pełnej prędkości wahał się od 14,56 t/godz. na *Mohawk* do 16,09 t/godz. na *Somali*. Zużywając 1 t paliwa niszczyciele mogły pokonać z pełną prędkością trasę około 2,4 Mm. Rozchód wody kotłowej wynosił od 2,16 t/godz. (*Nubian*) do 6,64 t/godz. (*Maori*).

w czasie pierwszych 3 miesięcy wojny napływały meldunki o zwiększonej wibracji układu napędowego. Jak wyjaśniono, przyczyną tego stanu było częściowe uszkodzenie łopatek czołowej sekcji turbin wysokiego ciśnienia. Zamieniono je na nowe, wykonane ze stali o większej wytrzymałości.

Wposażenie pomocnicze

„Tribale” zostały dobrze wyposażone w środki obserwacji i łączności, odpowiadające standardom liderów flotylli. Każdy z niszczycieli został wyposażony w 3 nadajniki (typu 49 – na średnie i krótkie fale, pomocniczy typu 43A i typu 51A, wykorzystywane w sieci kierowania ogniem) oraz 5 odbiorników

(po jednym do pracy na częstotliwościach – „podstawowej”, „admiralskiej” i „rozpoznawczej”, pomocniczym i kierowania ogniem). Główna kabina radiowa znajdowała się na górnym pokładzie pod dziobową nadbudówką, a zapasowa – rejonie „pom-pom” na dolnym pokładzie na lewej burcie. Na wszystkich niszczycielach zamontowano radionamierniki (MF/DF) MF 7 pracujące na falach średnich, których charakterystyczne romboidalne anteny montowano na topie fokmasztu. Do sygnalizacji świetlnej oraz odnajdywania celów w porze nocnej służyły 3 reflektory: bojowy – 36 calowy (średnica lustra 90 cm), zamontowany na rufowej nadbudówce oraz 2 reflektory sygnałowe 20 calowe (średnica lustra 50 cm) na pomostach sygnalizacyjnych dziobowej nadbudówki. Nasylenie środkami łączności i obserwacji wymagała liczny personel do ich obsługi. W skład załogi „tribali” wchodziło 14 sygnalistów i 12 radiotelegrafistów, przy czym na jednostkach flagowych liczba ta wzrastała odpowiednio do 17 i 14 osób.

Niszczyciele wyposażono w żyroskopasy firmy Sperry – ich stanowisko znajdowało się na dolnym pokładzie obok grodzi przedziału kotłowni No 1- oraz w 3 kompasy magnetyczne: główny na górnym mostu, zapasowy na rufowym mostku oraz marszowy w sterówce.

Pokłady oraz środki pływające obejmowały: 2 motorowe kutry 25-stopowe (7,6 m), 1 welbot 27-stopowy (8,2 m) i 1 dingi 16-stopowa (4,88 m). Początkowo na pokładzie znajdowało się 7 tratów ratunkowych, jednak w czasie wojny ich

liczba wzrosła. Żurawiki szalupowe posiadały wyłącznie napęd ręczny, z zamontowania silników elektrycznych do podnoszenia i opuszczania kutrów motorowych zrezygnowano z uwagi na oszczędności masowe.

Urządzenia kotwiczne składały się z 2 kotwic Halla o wadze po 1778 kg i pomocniczej stop-kotwicy o wadze 254 kg. Wyciągarki kotwiczne – 2 dziobowe i rufowa, posiadały napęd elektryczny.

Jak wszystkie brytyjskie niszczyciele „tribale” wyposażono w pojedynczy trapezowy zrównoważony ster. Kierowanie sterem – elektrohydrauliczne. Dwa stanowiska sterowania – podstawowe w sterówce oraz zapasowe na mostku rufowym. Awaryjne sterowanie za pomocą ręcznego steru z pomieszczenia urządzeń sterowych. Z uwagi na zwiększenie długości „tribali” wogorszeniu w porównaniu z mniejszymi niszczycielami wcześniejszych typów, uległy ich właściwości manewrowe. Przy prędkości 33 węzłów średnica cyrkulacji wahała się od 1290 m przy wychyleniu steru o 15° do 836 m przy wychyleniu o 35°.

Stateczność i dzielność morska

Do właściwości morskich swoich niszczycieli Brytyjczycy zawsze przykładali wysoką wagę, z którą nie mogła porównywać się żadna flota świata. Dawało to brytyjskim niszczycielom nieocenioną przewagę w starciach z przeciwnikiem w trudnych warunkach pogodowych, co ujawniło się ze szczególną ostrością na surowych wodach arktycznych. Dzielność morska „tribali” w pełni odpowiadała przyjętym w Royal Navy standardom. W czasie przejścia na Morzu Śródziemnym *Afridi* wytrzymał silny sztorm i zgodnie z wypowiedzią jego d-cy „pokazał się z jak najlepszej strony, choć uderzenia fal zerwały farbę z burt i dziobowej części, a nawet z przedniego komina”.

Podjęte w czasie wojny wzmocnienie uzbrojenia plot. i zamontowanie dodatkowego wyposażenia zwiększyło wyporność o ponad 100 t, przy czym główny wzrost dotyczył tzw. „wysoko rozmieszczonych mas”. Wzbudziło to obawy co do stateczności niszczycieli i zmusiło do umieszczenia w części dennej 20 t balastu oraz zwiększenia rozmiarów stępek przechyłowych. Przeprowadzone w roku 1941 na *Cossack* i *Maori* pomiary wykazały, że wysokość metacentrum przy normalnej wyporności wynosi około 0,6 m, okres przechyłu równał się 9 sekundom, a możliwość powrotu do



Tartar w 1944 roku w ciekawym kamuflażu.

Zbiory Mike Russell

pozycji pierwotnej zniknęła przy kącie przechyłu 62°.

Załoga

Zgodnie z przedwojennym etatem załoga „tribali” liczyła 190 ludzi (w tym 12 oficerów), a w przypadku liderów flotylli wzrastała do 219 osób. Rozmieszczenie załogi tradycyjne. Kabina d-cy okrętu znajdowała się w rufowej nadbudówce i obejmowała korytarz, gabinet, sypialnię oraz łazienkę. Pokład niżej znajdowały się pomieszczenia oficerów: 8 kabin 1-osobowych, mesa, a bliżej grodzi przedziału maszynowni mieściła się kabina inżynierów mechaników. Pomieszczenia starszych podoficerów (petty-officer) zajmowały dolną kondygnację dziobowej nadbudówki, kubryki załogi mieściły się pod pokładem dziobowym na górnym i dolnym pokładzie. Choć pomieszczenia mieszkalne „tribali” projektowano z zapasem i mogły one przyjąć łącznie 247 ludzi, praktyka pokazała, że i to było mało. Już w połowie roku 1942 załoga niszczycieli liczyła do 260 ludzi, w końcowym, okresie wojny liczba ta balansowała około 300.

Malowanie

W okresie przedwojennym brytyjskie niszczyciele malowano zgodnie ze standardowym schematem Admiralicji: kadłub i nadbudówki – jasno-szare, pokład – ciemno-szary, między nadwodną częścią kadłuba a pomarańczowo-czerwoną podwodną, przebiegał czarny pas, którego szerokość równała się różnicy zanurzenia między wypornością standardową a pełną. Poszycie pokładu na mostku miało kolor jasnego drewna.

Z chwilą wybuchu działań wojennych Brytyjczycy sięgnęli po doświadczenia z czasów I wojny światowej i zaczęli wprowadzać we flocie malowanie maskujące, odpowiednie dla tego czy innego TDW. Pierwsze elementy kamuflażu pojawiły się na okrętach już w końcu 1939, a roku następnym pojawiły się warianty malowania, określane jako „admiralicyjne zniekształcające”. W nich wykorzystywano poprzednie farby, mieszało je i wybielano, nanosząc szerokie nierówne pasy na kadłub i nadbudówki, zaś malowanie pokładów stało się zasadniczo niebiesko-szare.

W roku 1941 opracowano 2 podstawowe schematy kamuflażu. Kolorystyczna gama „śródziemnomorska” bardziej pasowała do warunków subtropików. Burty malowano szaro-zieloną farbą (w części rufowej szybko zaczęto uzupełniać je ciemniejszymi szarymi tonami), nadbudówki i nawisy mostków – jasno-szare, a pokłady ciemno-szare. Maszty malowano we kolorze szaro-zielonym jednak górną część fokmasztów pozostawiano białą. „Północnoatlantyki” schemat, który nieoficjalnie pojawił się już w roku 1940, sprowadzał się do naniesienia klinowych pasów w kolorach blado-zielonym oraz blado-szarym na zasadniczo białe tło kadłuba i nadbudówek.

Do połowy 1942 roku farby używane do malowania kamuflażu zostały standaryzowane i otrzymały czytelne oznaczenie składające się z litery i 1-2 cyfr. Litera wskazywała grupę farb (Blue – niebieski, Grey – szary), zaś cyfry odpowiadały czynnikowi odbicia, to znaczy jaskrawość farby w porównaniu z czy-

stą białą i czernią, dla których wielkość czynnika przyjmowała odpowiednio wartości 0 i 100. Wówczas też pojawił się najbardziej złożony schemat kamuflażu – „dla niszczycieli Home Fleet”. Zgodnie z nim część dziobową i nadbudówkę malowano białą z rozrzuconymi na niej klinami w kolorze szarym i szaro-niebieskim, rufowa część kadłuba (około 2/3 długości) malowano w kolorze średnio-szarym z ukośnymi białymi pasami. W roku 1945 w trakcie działań na Dalekim Wschodzie brytyjskie okręty wszystkich klas malowane zgodnie z jednym „pacyficznym” schematem: kadłub i nadbudówki – jasno-szare, w środkowej części szeroki błękitny pas, pokłady średnio-błękitno-czarne.

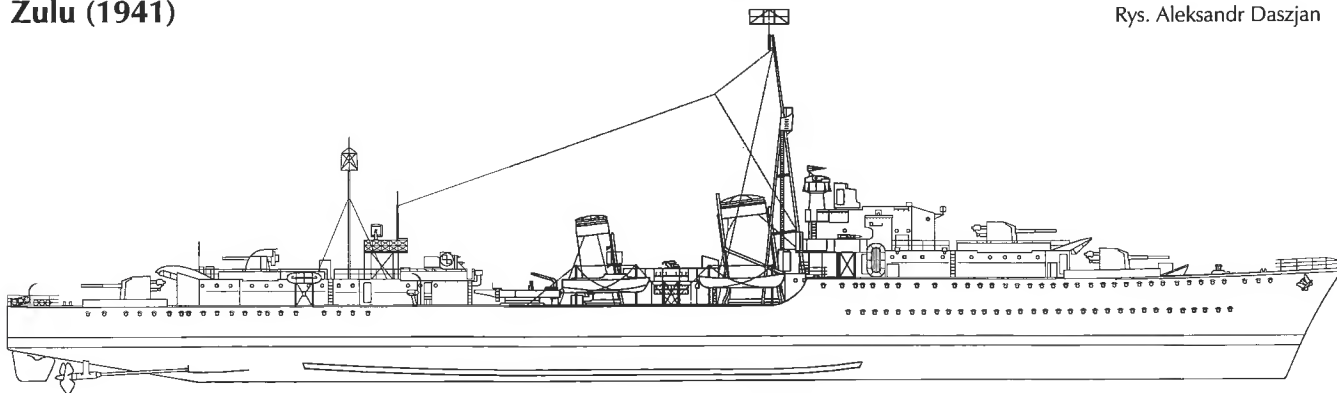
W charakterze symboli rozpoznawczych brytyjskie okręty posiadały na kominach kolorowe znaczki, oznaczające przynależność do określonego zespołu, a także numery burtowe, składające się z litery i dwóch cyfr. Początkowo na burtach „tribali” znajdowała się litera „L”, jednak w styczniu 1939 roku, jeszcze przed zakończeniem budowy całej serii, zmieniono ją na „F”, a jesienią 1940 roku na – „G”. numery nanoszono symetrycznie na obu burtach pod dziobową nadbudówką, a także na rufie. Na jasnym tle malowano je w kolorze czarnym, a na ciemnym – białym, niekiedy wykorzystywano także kolor kamuflażu.

Wojenne modernizacje

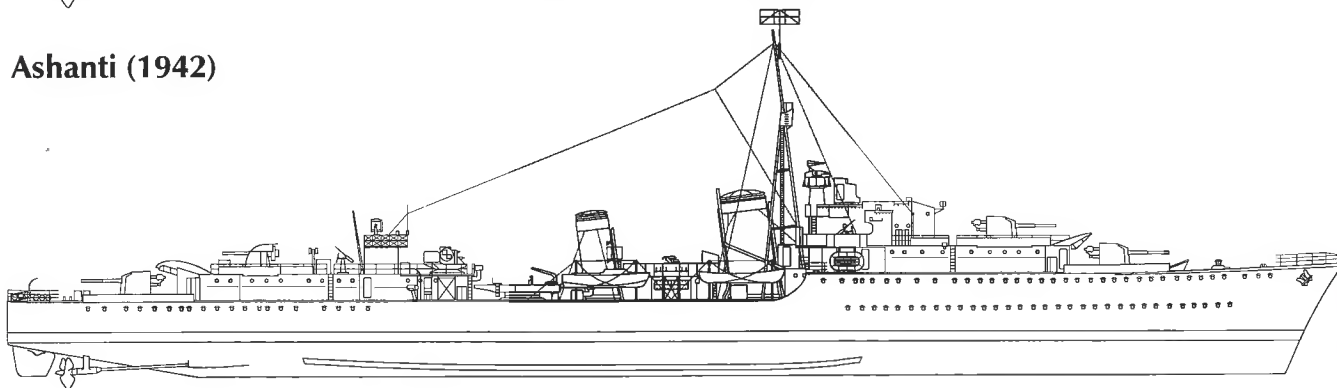
Już pierwsze miesiące wojny ujawniły niedostatek środków obrony plot. brytyjskich niszczycieli, nie wykluczając „tribali”. Wzmocnianie ich uzbrojenia plot. rozpoczęto w końcu roku 1940

Zulu (1941)

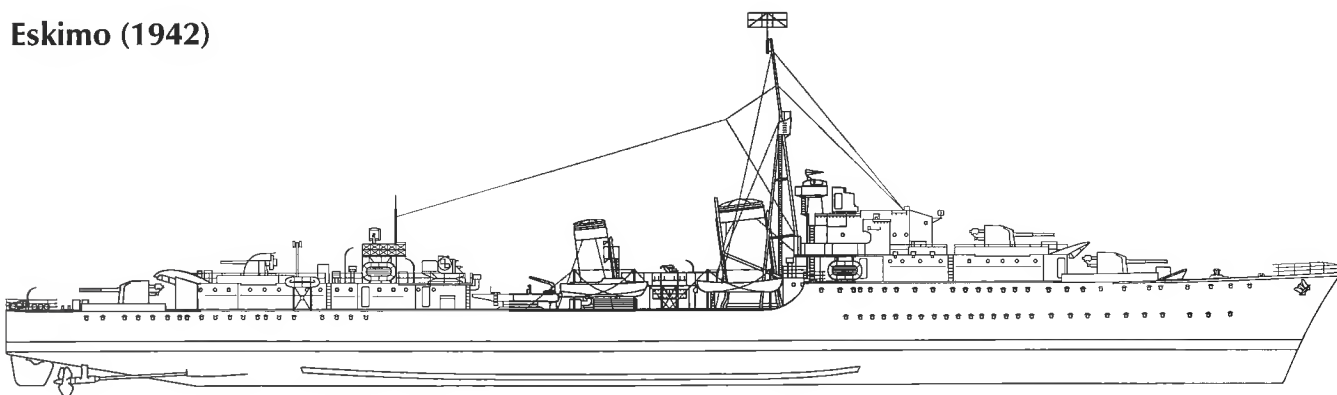
Rys. Aleksandr Daszjan



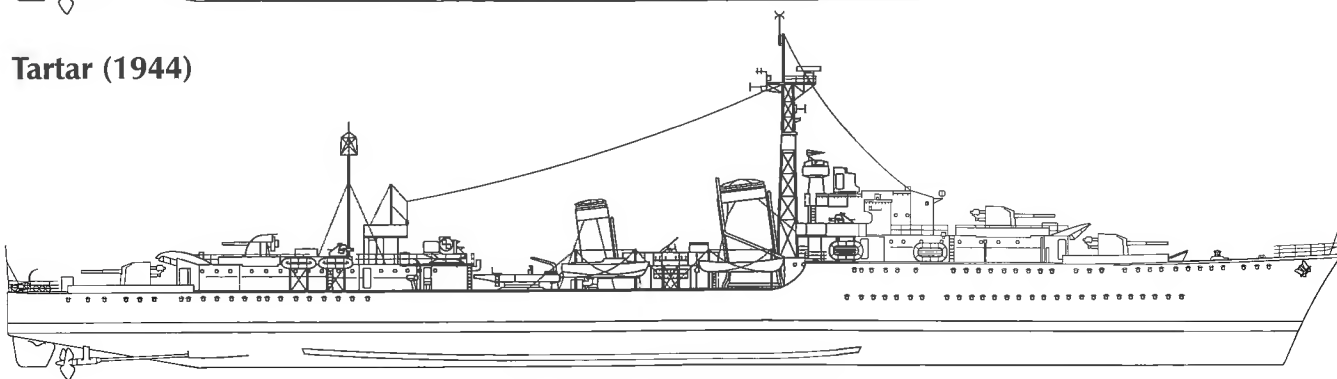
Ashanti (1942)



Eskimo (1942)



Tartar (1944)



(do tego czasu *Afridi* i *Gurkha* zdążyły już pójść na dno), gdy ze stanowiska „X” zaczęto zdejmować działa głównego kalibru i zastępować je działami plot. kal. 102 mm Mk XVI na podwójnych lawetach Mk XIX. Ten system artyleryjski był szeroko rozpowszechniony na okrętach wszystkich klas. Wystrzeliwał pociski

o wadze 15,88 kg, posiadając kąt podniesienia lufy +80°. Donośność wynosiła 18 150 m, a pułap 11 890 m, zaś szybkostrzelność sięgała 12 strzałów na minutę. Wymieję prowadzono przede wszystkim w czasie remontów bieżących lub (jak na *Ashanti* i *Zulu*) w czasie usuwania uszkodzeń bojowych. Prace pro-

wadzano szybko i do wiosny 1941 roku wszystkie „tribale” wyposażono w nowoczesne efektywne działa plot.

Dalszym krokiem w kierunku wzmocnienia uzbrojenia plot. było przyjęcie od połowy roku 1941 automatycznych dział kal. 20 mm szwajcarskiej firmy Oerlikon. Przewyższały one znacznie „pom-

„pom” pod względem szybkostrzelności, nie ustępując mu prawie pod względem pułapu, zaś pociski kal. 20mm posiadały znacznie większą siłę niszczącą od kul kal. 12,7 mm Vickers. Niestety tempo licencyjnej produkcji dział Oerlikon mocno odstawało od potrzeb floty, w związku z czym na początku „tribale” otrzymały jedynie po 2 takie automaty, które ustawiono na skrzydłach mostka, przy czym *Zulu* i *Sikh* początkowo w ramach dobrojenia otrzymały 2 pojedyncze „pom-pom”. W miarę postępu działań wojennych na pokładzie rufowym zaczęto montować jeszcze po kolejnej parze automatów kal. 20 mm (miotacze bomb głębinowych przeniesiono na górny pokład), a do końca 1942 roku działa Oerlikon zastąpiły wkm plot. kal. 12,7 mm na platformie między kominami, tak, że łączna ich liczba doszła do 6.

Zmianie uległa sylwetka niszczycieli: demontowano trójnożny grotmaszt, a drugi komin, ograniczający sektor ostrzału poczwórnie sprzężonych wkm plot. skrócono o 4 stopy (1,2 m). Na pokładzie większości jednostek prace te zakończono do końca 1941 roku, lecz przykładowo na *Somali* skrócono komin, nie ruszając grotmasztu, a *Punjabi* zachował pierwotny wygląd aż do chwili zatonięcia. Poza tym ulepszono ogrzewanie i termoizolacje pomieszczeń mieszkalnych i służbowych do działań w warunkach arktycznych (*Nubian* i *Mohawk*, które stale operowały na wodach Morza Śródziemnego, zgodnie ze wszelkim prawdopodobieństwem nie przeszły tej modernizacji).

W początkach 1941 roku na niektórych „tribalach” pojawiły się radary wykrywania celów powietrznych typu 286, w ten sposób rozpoczął się proces wyposażania okrętów sprzętem radiolokacyjnym. Nie wszystkie niszczyciele zdążyły otrzymać tę stację, gdy na wyposażenie wszedł zdecydowanie bardziej efektywny radar typu 291. Okręty otrzymały go do końca roku, a do końca 1943 zastąpił on całkowicie poprzedni model. Oba radary pracowały w paśmie fal o metrowej długości, ich anteny umieszczono na topie fokmasztu (przeniesiono przy tym radionamierniki średnich fal na końcówkę fok rei.). Poza radarami poszukiwawczymi od połowy 1941 na okrętach zaczęto również montować radary kierowania ogniem typu 285 (na *Cossack* znajdował się on już w czasie „polowania” na *Bismarcka*), które mogły być wykorzystywane do działań przeciwko powietrznym jak i nawodnym celom. Aby wiązka radarowa od-

powiadała linii celowania, jego antenę, przezywaną we flocie „rybią ością”, umieszczono na stanowisku dowodzenia. W tym celu na „tribalach” zamontowano zamknięte dalocelowniki/dalmierze Mk II (W), zamiast wcześniejszych otwartych. Mniej więcej około połowy 1942 na części niszczycieli zainstalowano radionamierniki fal krótkich (HF/DF) HM 3. Instalowano je na niewysokich pylonach w miejscu zdemontowanego grotmasztu.

Najbardziej istotne modernizacje dokonano na przełomie 1943/1944 roku. Wówczas na wszystkich zachowanych do tej pory „tribalach” zamontowano sprzężone podwójnie automatyczne działa kal. 20 mm Oerlikon na lawecie Mk V, posiadającej siłowe naprowadzanie. Zainstalowano je w miejscu dotychczasowych jednolufowych automatów na skrzydłach mostka, w środkowej części okrętu i na rufowej nadbudówce, choć przez pewien czas na okrętach znajdował się mieszany system uzbrojenia, składający się z podwójnych i pojedynczych dział z ręcznym naprowadzaniem, tak jak to miało miejsce w przypadku *Tartar* w czerwcu 1944 roku. Wówczas także na 4 ocalałych brytyjskich niszczycielach zamiast trójnożnych zamontowano wysokie kratownicowe maszty, na których szczycie umieszczono półokrągłe anteny najnowszych radarów wykrywania nawodnych celów typu 293, pracujące na falach o długości 10 cm (nazywane w żargonie „główka sera”).

Ostatnia wojenna przeróbka dotyczyła roku 1945, gdy na *Nubian* i 3 australijskich niszczycielach działa Oerlikon na platformie między kominami zastąpiono pojedynczym automatycznym działem plot. kal. 40 mm Bofors, produkowanym na szwedzkiej licencji. W końcu, w latach powojennych szerokie modernizacje, zmieniające oblicze okrętów przeszły „tribale” flot Kanady i Australii.

„Tribale” państw Commonwealthu

Gdy na krótko przed wybuchem II wojny światowej siły morskie Australii postanowiono wyposażać najnowszymi niszczycielami brytyjskiego projektu, wybór z miejsca padł na „tribale” – najnowocześniejsze i najlepiej uzbrojone okręty tej klasy. Budowę miała prowadzić stocznia Cockatoo Island w Sydney przy brytyjskiej pomocy technicznej (w szczególności Brytyjczycy mieli dostarczyć wszystkie mechanizmy jednostek). Dla australijskiego przemysłu stoczniowego zamówienie stało się ogromnym kro-

kiem wprzód, bowiem największym do tej pory zbudowanym w Australii okrętem, była baza wodnosamolotów *Albatros*. Choć swymi gabarytami przewyższała ona „tribale”, to jednak zbudowanie tak szybkich i technicznie skomplikowanych okrętów jak niszczyciele, wymagało wysokiego poziomu technologicznego. 24 stycznia 1939 zamówiono *Arunta* i *Warramunga*, a 20 grudnia jeszcze kolejne 4 okręty, z których faktycznie zbudowano jedynie *Kurnai* (w roku 1944 przemianowany na *Bataan* na cześć gen. MacArthura – był to jedyny „Tribal”, którego nazwa nie odpowiadała określeniu serii – plemiona) Budowa przeciągała się w związku brakiem doświadczenia samej stoczni jak i opóźnieniami dostaw wyposażenia z Wielkiej Brytanii. Pierwszy niszczyciel wszedł do służby dopiero wiosną 1942 roku. Montaż uzupełniającego uzbrojenia i wyposażenia, a także brak dyscypliny wagowej doprowadziły do tego, że wyporność pełna australijskich niszczycieli była większa od „oryginałów” o ponad 200 t.

Po licznych dyskusjach i rozważaniach w roku 1940 również w Kanadzie postanowiono zamówić dla swojej marynarki wojennej niszczyciele typu „Tribal”. Biorąc pod uwagę możliwe z powodu wojny trudności z otrzymaniem niezbędnej pomocy technicznej z Wielkiej Brytanii, Kanadyjczycy nie dowierzali własnym stoczniom, które cierpiały na brak kwalifikowanej siły roboczej, a poza tym były przeciążone zamówieniami na eskortowce i trałowce. Jako budowniczych niszczycieli wybrano znany koncern Vickers-Armstrong. W początkach roku 1940 ulokowano tam zamówienie na niszczyciele *Athabaskan* i *Iroquis* (w trakcie budowy zamienione je nazwami), a do końca roku na kolejne 2 okręty.

„Tribale” krajów Commonwealth skorzystały z doświadczenia bojowego swych „bliźniaków” z Royal Navy i w chwili wejścia do służby różniły się nieco od pierwotnego projektu. Na pozycji „X” od samego początku zamontowano podwójnie sprzężone dział plot. kal. 102 mm, drugi komin był niższy o 1,2 m od brytyjskiego wzoru, zamiast masywnego grotmasztu na australijskich niszczycielach stał niewielki, a kanadyjskie było całkiem go pozbawione. W uzupełnieniu, na kanadyjskich „tribalach” zamieniono między sobą stanowisko reflektora i poczwórnie sprzężonego „pom-pom”, co zapewniło lepszy sektor ostrzału. W celu poprawy stateczności na australijskich i kanadyjskich niszczycielach, wzorem brytyjskich

Royal Australian Navy						
Numer burtowy		Nazwa	Stocznia	Data		
				położenia stępki	wodowania	wejścia do st.
I 30	D 5	<i>Arunta</i>	Cockatoo Dockyard (Sydney)	15.11.1939	30.11.1940	03.03.1942
I 44	D 18	<i>Warramunga</i> Cockatoo Dockyard (Sydney)	10.02.1940	06.02.1942	23.11.1942	
I 91	D 9	<i>Bataan</i> eks- <i>Kurnai</i>	Cockatoo Dockyard (Sydney)	18.02.1942	15.01.1944	25.05.1945
Numery burtowe z literą D – w czasie służby w składzie Floty Pacyfiku U.S. Navy w 1945 r.						
Royal Canadian Navy						
Numer burtowy		Nazwa	Stocznia	Data		
				położenia stępki	wodowania	wejścia do st.
Pierwsza grupa						
G 07		<i>Athabaskan</i> eks – <i>Iroquois</i>	Vickers-Armstrong (Tyne)	31.10.1940	18.11.1941	03.02.1943
G 63		<i>Haida</i>	Vickers-Armstrong (Tyne)	29.09.1941	25.08.1942	18.09.1943
G 24		<i>Huron</i>	Vickers-Armstrong (Tyne)	15.07.1941	25.06.1942	28.07.1943
G 89		<i>Iroquois</i> eks- <i>Athabaskan</i>	Vickers-Armstrong (Tyne)	19.09.1940	23.09.1941	10.12.1942
Druga grupa						
R 79		<i>Athabaskan</i>	Halifax Shipyard (Halifax)	15.05.1944	04.05.1946	20.02.1948
R 04		<i>Cayuga</i>	Halifax Shipyard (Halifax)	07.10.1943	28.07.1945	20.10.1947
R 10		<i>Micmac</i>	Halifax Shipyard (Halifax)	20.05.1942	18.09.1943	14.09.1945
R 96		<i>Nootka</i>	Halifax Shipyard (Halifax)	20.05.1942	26.04.1944	09.08.1946

prototypów, umieszczono balast, a dla skompensowania wagi zmniejszono do 505 t zapas paliwa. Lekkie uzbrojenie plot. składało się z 6 Oerlikon, choć *Athabaskan* wszedł do służby z 10 automatycznymi działami kal. 20 mm – na skrzydłach mostka i na pokładzie rufo- wym stały działa podwójnie sprzężo- ne. Wyposażenie radiolokacyjne składa- ło się z radarów typu 285 i 291. *Iroquois* i *Athabaskan* otrzymały także urządze- nia rozpoznawcze „swój-obcy” (IFF – Identification Friend or Foe) typu 242, których krzyżowe anteny umieszczono na prawym noku fok rei. Liczebność za- łoogi liczyła 240 ludzi.

Druga kanadyjska para – *Haida* i *Hu- ron* w chwili wejścia do służby posiada- ła wszystkie automatyczne działa kal. 20 mm podwójnie sprzężone z napro- wadzaniem siłowym. Oddzielne wie- życzki dalmierza i dalocelownika zosta- ły zastąpione przez kombinowany Mk III(W) z radarem kierującym ogniem typu 285. Poza tym oba okręty wyposa- żono w radary wykrywania celów na- wodnych typu 271. Charakteryzowały się one przepuszczającym fale radiowe ściętym stożkiem, przypominającym la- tarnię morską, ustawionym w przedniej części pokładu rufowego.

W kwietniu 1941 marynarka wojen- na Kanady zamówiła kolejne 2 niszczy- ciełe (*Micmac* i *Nootka*) w firmie Halifax Shipyards, a ich mechanizmy – firmie J. English & Co. W końcu, równo rok później w tej samej stoczni zamówio- no ostatnie „tribale” – *Cayuga* i *Athaba-*

skan (II). Żaden z tych okrętów nie zdą- żył wejść do służby przed zakończeniem II wojny światowej.

Ogólna ocena projektu

Okręty typu *Tribal* upamiętniły się jako jakościowy skok w ewolucji bry- tyjskich niszcycieli. Pojawienie się ich było odpowiedzią na wzrost rozmiarów i siły ogniowej zagranicznych okrętów tej klasy, a ich techniczne parametry opracowano spoglądając z uwagą na japońskie *Fubuki*. Francuski publicysta Andre Bernet pisał: „Te okręty zbliżają do koncepcji określającej przeznaczenie niszcycieli lub okrętów do zwalczania torpedowców, tak jak przyjęto to we flo- cie francuskiej. To bez wątpienia wyzna- czenie podstawowego kierunku rozwoju jednostek klasy niszcycieli we wszyst- kich flotach”.

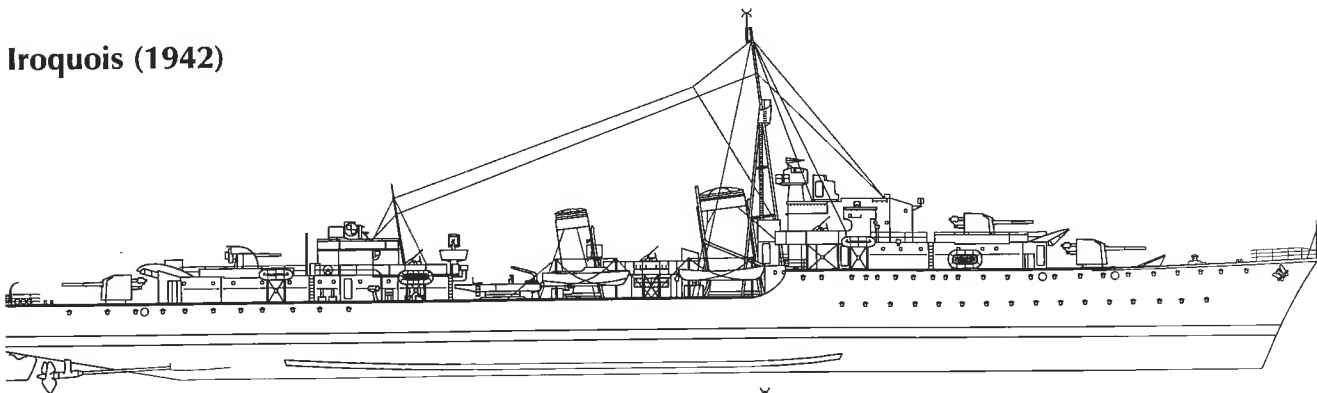
W jakimś stopniu, podstawowe ce- chy „tribali” stanowią pokłosie torpe- dowych kanonierek końca XIX wieku. Istniała nawet propozycja wydzielenia tych okrętów w oddzielną klasę, dla któ- rej przewidywano w charakterze na- zwę „scout”, „niszczytel-krażownik” lub „niszczytel krażowniczy”, „arty- leryjski niszczytel” względnie „ciężki su- per-niszczytel”. Okręty na tyle wyróż- niały się z masy niszcycieli Royal Navy, że pierwotnie zostały skupione w zespó- łach z oryginalnymi numerami: 1 i 2 Flo- tylla niszcycieli typu „Tribal” (*Tribal De- stroyer Flotilla*). Bardzo prędko, w toku intensywnych manewrów wyjaśniło się, że mimo swych gabarytów i uzbrojenia

„tribale” nadal pozostają niszczytelami i wątpliwe czy mogą pretendować do szczególnego statusu. W następstwie zmieniono oznaczenie flotylli.

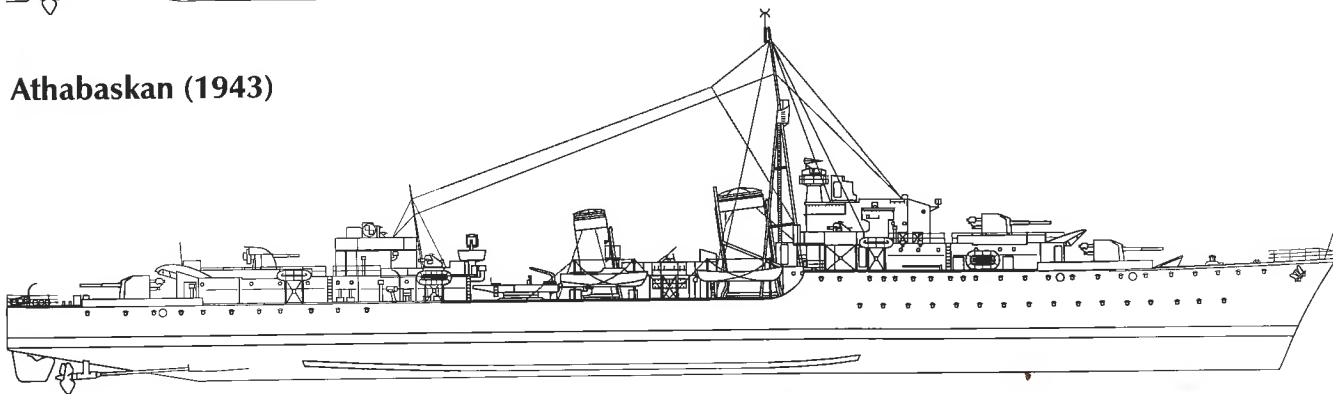
Silne uzbrojenie artyleryjskie było „wizytówką” i jednym ważniejszych za- let projektu. Nie przypadkowo w opinio- twórczej amerykańskiej publikacji „U.S. Naval Institute Proceedings” (No 11, 1937 r.) padło stwierdzenie: „Widać, że brytyjskie niszcyciele typu *Tribal* okazują najcenniejszymi ze wszystkich zbu- dowanych do tej pory, typów okrętów o uni- wersalnym przeznaczeniu... Ich artyleria składająca się z (8) dział kal. 120 mm za- pewnia im znacznie większą siłę ognia, niż 5 dział kal. 138 mm francuskich lide- rów, która będzie kompensować mniejszą masę salwy”. Rzeczywiście pod wzglę- dem masy wystrzelonego w ciągu mi- nuty metalu „tribale” (1816 kg) miały przewagę nad francuskimi „2400-tono- wymi” (1212 kg) i „Le Fantasque” (1616 kg), nie mówiąc już o japońskich „Fubu- ki” (831 kg) czy włoski „Navigatori” (735 kg). Szef wydziału taktycznego Admira- licii był przekonany, że 2 „tribale” mogły z powodzeniem przeciwstawić się 3 ja- pońskim niszczytelom.

Uzbrojenie plot. „dzikich plemion” w chwili swego pojawienia się także było najlepsze w brytyjskiej flocie, do- piero z chwilą pojawienia się automa- tycznych dział plot. kal. 40 mm Bofors wraz z systemem kierowania ogniem Hazemayer środki obrony plot. niszczy- cieli osiągnęły jakościowo inny poziom. Niezłe wyglądały „tribale” na tle swych

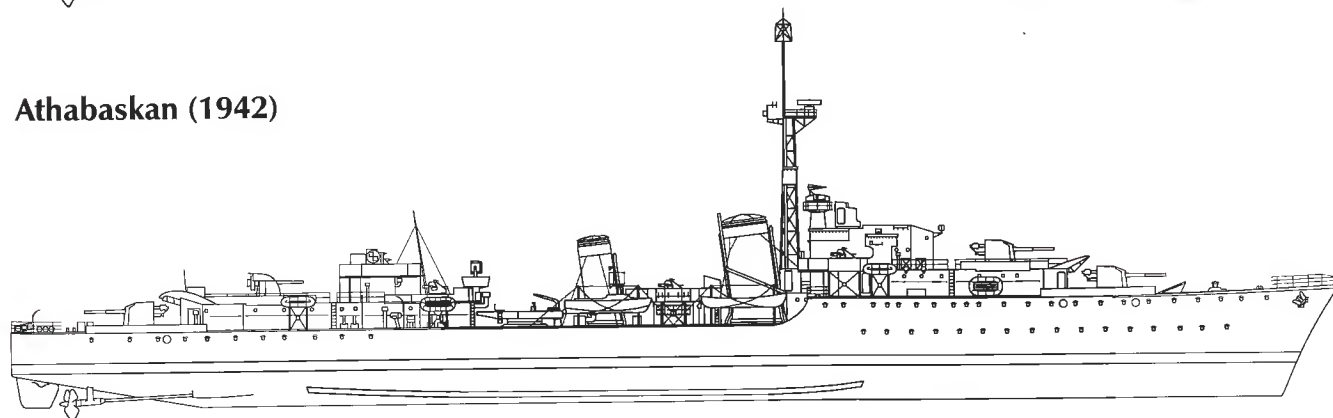
Iroquois (1942)



Athabaskan (1943)



Athabaskan (1942)



zagranicznych odpowiedników, bezdyskusyjnie górując nad włoskimi, japońskimi i francuskimi okrętami swojej klasy. Amerykańskie niszczyciele, choć były jedynymi w świecie, dysponującymi uniwersalną artylerią głównego kalibru pozostawały w tym czasie praktycznie bez lekkiego uzbrojenia plot. W chwili wybuchu wojny w Europie na większości z nich składało się ono jedynie z kilku km-ów plot. kal. 12,7 mm. Poczwoźnie sprzężone automatyczne działa plot. kal. 28 mm („Chicagowskie pianino”) okazywały się mało efektywne, a działa Oerlikon i Bofors na masową skalę trafiło do floty dopiero w połowie 1942 roku.

Właściwości morskie „tribali” w znacznie większym stopniu odpowiadały brytyjskiej tradycji morskiej niż ich właściwości „bojowe”. Brytyjczycy nie gonili za wysoką prędkością, słusznie uważając, że w walce, zwłaszcza na nie-

spokojnym morzu, trudno ją będzie osiągnąć. Pod względem zasięgu brytyjskie niszczyciele górowały nad wszystkimi swoimi europejskimi analogami, a porównywalne były z amerykańskimi i japońskimi. Wymagania w Royal Navy w zakresie dzielności morskiej i stateczności były na tyle ostre, że nie potrafiły ich spełnić nawet przeznaczone do działań na oceanie amerykańskie niszczyciele.

Tym nie mniej jednak starczało też oponentów projektu. Krytykowano go przede wszystkim za nadmierną wyporność, przegięcie w stronę artylerii i słabe uzbrojenie torpedowe. Za podstawowy mankament „tribali” uważano ich wysoką cenę, przeciętna cena wynosiła około 340 tys. £, średnio o 80 tys. £ więcej niż niszczycieli poprzedniego typu „I”. W rezultacie projekt nie został w przyszłości rozwinięty w brytyjskiej flocie. Admiralicja wołała budować okręty

mniejsze, tańsze i z bardziej zbilansowanym uzbrojeniem. Zamówione zgodnie z programem 1937 roku niszczyciele typu „J” posiadały 6 dział kal. 120 mm i 10 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm przy standardowej wyporności 1690 t. Co prawda w czasie działań wojennych okazało się, że okręty tego typu nie dysponowały dostatecznym zapasem wyporności niezbędnym dla wzmocnienia uzbrojenia plot., w związku z czym trzeba było dokonać mało adekwatnej wymiany – działa plot. w zamian za połowę wyrzutni torpedowych. W przypadku „tribali” analogiczne modernizacje zmniejszały moc ogniową okrętów jedynie w minimalnym stopniu.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański



Flota japońskich lotniskowców w latach 1920-1945

część II

Wojna na Pacyfiku

Do wybuchu wojny na Pacyfiku Japonia wprowadziła do służby aż 11 lotniskowców i była to wówczas najpotężniejsza flota tej klasy okrętów na świecie. U.S. Navy dysponowała w grudniu 1941 roku tylko 8 lotniskowcami. Droga zatem pewnego podstępów udało się japońskiej flocie uzyskać w przededniu konfliktu przewagę w najistotniejszej kategorii okrętów. Co więcej, plany budowlane były tak ustawione, że jeszcze w 1942 roku stocznie miały wypuścić kolejnych 6 jednostek tej klasy.

Tak dynamiczny rozwój ilościowy miał zarówno swe przyczyny, jak i konsekwencje. Od 1940 roku, a zwłaszcza w 1941, stało się oczywiste, że groziła konflikt z Stanami Zjednoczonymi narasta. Gdyby jednak do niego doszło to było dla japońskiej admiralacji dość oczywiste, że najistotniejszym jego okresem będzie pierwsze kilkanaście miesięcy. Później Amerykanie uruchomią pełnię swych mocy produkcyjnych i sytuacja strategiczna Japonii będzie się stale pogarszać. Wbrew obiegowym opiniom o wielkim konserwatyzmie admiralacji japońskiej, wydaje się że nie odbiegał on specjalnie od przeciętnej światowej, co więcej, fakty zdają się świadczyć wręcz o czymś przeciwnym. Szefostwo floty nie miało już

przed rozpoczęciem wojny na Pacyfiku najmniejszych wątpliwości, że to lotniskowce będą w niej głównym rozgrywającym, a spory dotyczyły co najwyżej skali ich dominacji, nad dotychczasowymi włodarzami mórz – pancernikami. Stąd powstała koncepcja skoncentrowania się na przebudowywaniu na lotniskowce już częściowo lub całkowicie gotowych jednostek, aby poprzez skrócenie prac stoczniowych, w szybkim tempie uzyskać dużą ich liczbę. Była jednak cena, którą należało za to zapłacić – opóźnienie w programie rozwoju oryginalnych lotniskowców typów *Taihō* i *Unryū*, które zaprojektowano z myślą o przyszłości.

Rozumowanie japońskie było następujące. Jeżeli nawet położymy stepki pod nowe okręty, zamiast kierować jednostki do przebudowy, to pierwsze efekty będą widoczne nie wcześniej niż jesienią 1943 roku. Wówczas najprawdopodobniej będzie zbyt późno, aby nowe lotniskowce mogły odegrać jakąś decydującą rolę. Dlatego sensowniej jest opóźnić prace nad nimi, a w zamian wprowadzić jak najwięcej jednostek z przebudowy, co pozwoli dysponować nimi w okresie najistotniejszych walk dla przebiegu konfliktu z USA. Jeżeli nam się powiedzie to wojna się znacznie przedłuży i będzie czas na wprowa-

dzenie nowych okrętów w sprzyjających warunkach strategicznych, jeśli zaś nam się nie powiedzie to i tak nowe lotniskowce nic tu nie zmieniają, gdyż ich pojawienie się będzie zbyt późne.

Budowa lotniskowców typu *Taihō* trwała około 3 lat, zaś typu *Unryū* około 2 lat. Z czasem można było liczyć na pewne skrócenie okresu budowy, ale był to czas odległy. Stąd właśnie wzięła się zaskakująca dziura w japońskim programie budowy nowych lotniskowców w latach 1942-1943, gdy nie wszedł do służby żaden taki okręt. W momencie ataku na Pearl Harbor w cesarskich stoczniach wznoszono jedynie jeden – *Taihō*. Budowę *Unryū* podjęto dopiero w sierpniu 1942 roku. Aby „postawić kropkę nad i” musimy sobie uświadomić, że od 1937 roku Japonia prowadziła wojnę z Chinami, a w 1939 roku również kilkumiesięczną, lecz krwawą i kosztowną, ze Związkiem Radzieckim. Wydatki na wojska lądowe były ogromne i z konieczności musiały się odbić ujemnie na budżecie wojsk morskich. Kraju Kwitnącej Wiśni po prostu nie było stać na równoległe prowadzenie dwóch programów stoczniowych: przebudowy na lotniskowce i konstruowania nowych. Choć japońska decyzja może wywoływać kontrowersje i wywoływać niejaki „ból serca” wśród marynistów,

należy zwrócić uwagę, że w ówczesnych realiach był to wybór słuszny, choć oczywiście ryzykowny. Wyniki bitwy pod Midway zmaterializowały ujemne skutki powyższej polityki, jednak pomimo to trudno uznać ją za błędną.

Pomiędzy bajki można natomiast włożyć tezę, że Japończycy preferowali małe lotniskowce (zwłaszcza pod względem liczebności zaokrętowanych samolotów). Stanowczo nie. O tym, co preferowali najlepiej świadczą projekty ostatnich generacji ich lotniskowców: *Taihō* i *Unryū*, które powstały zasadniczo jeszcze przed wybuchem wojny na Pacyfiku. A fakt, że w składzie floty japońskiej rzeczywiście małe lotniskowce miały przewagę był przypadkową konsekwencją decyzji o szybkim wzmocnieniu floty lotniskowców poprzez przebudowę innych jednostek.

Samoloty pokładowe

W czasie wojny, Japońska Marynarka Wojenna używała w lotnictwie pokładowym po dwa typy samolotów w każdej z czterech kategorii: myśliwskiej – A5M i A6M Reisen, bombowo-torpedowej – B5N i B6N Tenzan, bombowo-nurkującej – D3A i D4Y Susei oraz rozpoznawczej – D4Y-C Susei i C6N Saiun. Przy czym, maszyny rozpoznawcze pojawiały się na pokładach nader rzadko. Japończycy, podobnie zresztą jak Amerykanie i Brytyjczycy, nie byli zasadniczo zwolennikami zabierania miejsca w hangarach maszynom uderzeniowym, ale i tak robili to częściej niż Anglosasi. Inne typy samolotów pojawiały się na pokładach lotniskowców floty jedynie wyjątkowo, w celach eksperymentalnych lub szkoleniowych.

Kluczowe w naszych rozważaniach jest pojęcie samolotu podstawowego, czyli typu samolotu w danej kategorii,

który stanowił w danym okresie główną siłę uderzeniową, przeważnie wyrażającą się w liczbowej dominacji zarówno nad typem poprzedzającym, wychodzącym z uzbrojenia, jak i nad typem następującym, wchodzącym na uzbrojenie. Oczywiście w okresie tymczasowym, koniecznym dla dokonania przebrojenia, mogły równolegle funkcjonować dwa typy samolotów podstawowych (Tabela nr 9).

Przez całą wojenną zawieruchę podstawowym myśliwcem pokładowym był A6M Reisen, słynny Zero. Jego poprzednik – A5M był już przestarzały i stopniowo wycofywano go z pokładów w pierwszej połowie 1942 roku. W latach 1941-1942 A6M był prawdopodobnie najlepszą konstrukcją myśliwską na obszarze Azji i Pacyfiku. Stało się to ostatecznie przekleństwem cesarskiego lotnictwa morskiego, bo wciąż opóźniano prace nad jego następcą A7M Reppu. Flota wołała otrzymywać większe ilości ustawicznie ulepszanych Zeke niż inwestować w nową konstrukcję. Był to poważny błąd, gdy jednak zorientowano się w jego skutkach było już za późno. Wspólną piętą Achillesową niemal wszystkich japońskich samolotów pokładowych był praktyczny brak opancerzenia, który powodował ogromne straty w personelu latającym i stanowił główną przyczynę szybkiego przetrzebienia kadry najlepszych pilotów, co stało się odczuwalne już z początkiem 1943 roku. Na lotniskowcach służyły zasadniczo trzy wersje myśliwca: A6M2 – podstawowa w latach 1941-1944, A6M5 – podstawowa w latach 1944-1945 i A6M7 – podstawowa w 1945 roku.

W zakresie samolotów bombowo-torpedowych Japońska Marynarka Wojenna weszła w wojnę z nowoczesną konstrukcją B5N2, która to wersja była podstawowym pokładowym samolotem tej specjalności w latach 1941-1944. Konstrukcja jednak szybko się starzała i już pod koniec 1942 roku stało się to odczuwalne. Stosowanie przez amerykańską obronę przeciwlotniczą pocisków z zapalnikami zbliżeniowymi radykalnie podniosło straty wśród atakujących maszyn B5N. Następca – B6N Tenzan był samolotem podstawowym w latach 1944-1945. Przy czym, na pokładach służyły dwie jego wersje B6N1 i B6N2. Był maszyną w swej kategorii szybką i nowoczesną, lecz brak opancerzenia, w połączeniu z kiepskim poziomem wyszkolenia większości pilotów nie dawał sukces już w momencie wprowadzania do służby, tym bardziej, że na skuteczną osłonę myśliwską liczyć również nie mogli.

Najślabszym ogniwem japońskiego lotnictwa pokładowego w 1941 roku był bombowiec nurkujący D3A. Był on samolotem podstawowym w latach 1941-1943. Najistotniejszą jego wadą był zbyt mały udźwig bomb, największy ładunek miał 250 kg, na mniejsze okręty to wystarczało, ale na większe od początku to było niewiele. Wraz z biegiem wojny przeciętność zmieniła się w archaiczność. Samolot miał dwie wersje D3A1 oraz D3A2. Ta ostatnia wypierała starszą od końca 1942 roku. Pod koniec 1943 roku funkcję podstawowego nurkowca stopniowo przejmował D4Y Susei, konstrukcja na owe czasy nowocze-

Shōkaku – rufa lotniskowca w czasie operacji lotniczych. Widoczny na pokładzie jasny prostokąt to płyta podnośnika lotniczego, za nim samolot bombowo-torpedowy B5N. Fot. „Ships of the World”

Tabela nr 9. Samoloty podstawowe lotniskowców japońskiej floty w wojnie na Pacyfiku

Typ	Okres
samoloty myśliwskie	
A6M Reisen	1941-1945
samoloty bombowo-torpedowe	
B5N	1941-1944
B6N Tenzan	1944-1945
samoloty bombowo-nurkujące	
D3A	1941-1944
D4Y Susei	1943-1945
samoloty rozpoznawcze	
D4Y-C Susei	1942-1944
C6N Saiun	1944-1945





Kaga – do swego zatopienia 4 czerwca 1942 roku jedna z podstaw potęgi Kidō Butai wiceadmirała Chūichi Nagumo. Okręt ten nieco jednak odstawał od reszt zespołu, dysponując prędkością maksymalną nie przekraczającą 28 węzłów.
Fot. „Ship of the World”

sna. Na pokładach służyła początkowo wersja D4Y1, po niej były jeszcze D4Y2 i D4Y3. To właśnie jedna z odmian tej maszyny – D4Y2-C była podstawowym samolotem rozpoznawczym w latach 1942-1944, następnie zastąpiona C6N Saiun.

Niestety, o ile w przypadku lotnictwa morskiego sprawa jest dość jasna, to ustalenia dotyczące wyposażenia lotniczego lotniskowców armijnych są sporym problemem. Widomo, że z ich pokładów operowały wiatrakowce (śmigłowce) Ka-1 Kayaba oraz lekkie bombowce horyzontalne Ki-76. Ale zapewne nie wyczerpuje to listy. Natomiast trzeba zwrócić uwagę, że większość lotniskowców armii weszła do służby dopiero w 1945 roku, stąd nie miała raczej zbyt wielu okazji do działalności operacyjnej, o ile w ogóle ją podjęto. Jedynie *Akitsu Maru* i *Nigitsu Maru* miały w pełni taką możliwość.

Rok 1942

Niemal całe pierwsze półrocze wojny przebiegało pod znakiem japońskiego panowania w powietrzu. Konflikt rozpoczął rajd 6 japońskich lotniskowców na amerykańską bazę w Pearl Harbor. Nigdy wcześniej nie użyto bojowo tak dużej liczby okrętów lotniczych. Po tym sukcesie przyszły kolejne. Bombardowano Nową Brytanię, Nową Gwineę, Jawę, Australię i Ceylon. Pomiedzy grudniem 1941 a kwietniem 1942 roku, ja-

pońskie lotnictwo pokładowe zniszczyło m.in. lotniskowiec, 2 pancerniki, 2 krążowniki ciężkie i wiele mniejszych jednostek wroga.

W maju 1942 roku doszło na Morzu Koralowym do pierwszej bitwy lotniskowców. Przeciwko 3 japońskim¹, wiceadmirała Shigeoshi Inoue, stanęły 2 amerykańskie², kontradmirała Franka Fletchera. W wyniku wymiany ciosów Amerykanie utracili *Lexingtona*, a Japończycy *Shōhō*. Bitwa ta powinna być

dla Połączonej Floty ostrzeżeniem, że i jej okręty lotnicze nie są niezatapialne, ale tak się nie stało bo jednak taktyczny sukces został odniesiony, straty tonażowe U.S. Navy były nieco większe.

Z perspektywy czasu decydująca bitwa wojny na Pacyfiku rozegrała się pod Midway w czerwcu 1942 roku. Ja-

1. Podzielone na dwa zespoły: *Zuikaku* i *Shōkaku* podlegały wiceadmirałowi Takeo Takagi, *Shōhō* kontradmirałowi Arimoto Goto.

2. *Lexington* i *Yorktown*.

Hiyō – lotniskowiec typu *Junyō*. Jego wejście do służby w lipcu 1942 roku było ostatnią nadzieją Japończyków na zmianę losów wojny na Pacyfiku, poprzez przynajmniej prowizoryczne odtworzenie powietrznej pięści uderzeniowej Połączonej Floty, po przetrzebieniu jej wielkich lotniskowców pod Midway.
Fot. „Ship of the World”



pończycy wystawili co prawda 6 lotniskowców, ale jedynie 4 wzięły udział w walce³, pod dowództwem wiceadmirała Nagumo. Naprzeciw im wyszedł kontradmirał Frank Fletcher prowadzący 3 lotniskowce⁴. Bitwa, choć potwierdziła wysoki kunszt japońskich lotników, zakończyła się katastrofalną klęską i utratą przez Cesarstwo wszystkich lotniskowców Nagumo: *Akagi*, *Kaga*, *Hiryū* i *Sōryū*. Okręty te stanowiły dotąd trzon Połączonej Floty i ich zatopienie niemal przetrąciło kręgosłup Japońskiej Marynarki Wojennej. Amerykańskie straty ograniczyły się do lotniskowca *Yorktown*. Trzeba podkreślić z całą mocą, że poza błędami taktycznymi, jednym z istotnych czynników klęski było strategiczne rozproszenie potężnych sił lotniskowców na trzech kierunkach operacyjnych. Trzy jednostki skierowano na południowy Pacyfik, sześć na centralny, a dwie na północny. Działania prowadzone niemal równoległe, uniemożliwiały skoncentrowanie przeważających sił na najistotniejszym celu, znacznie ograniczając japońskie możliwości pod Midway. Co więcej, operacja przeciw Aleutom nosi ewidentnie znamiona kardynalnego błędu w sztuce wojennej, za co bezpośrednią odpowiedzialność ponosi ówczesny szef sztabu generalnego marynarki wojennej (najwyższy dowódca cesarskiej floty) admirał Osami Nagano.

Pozornie sytuacja bezpośrednio po Midway nie wyglądała na taką złą dla Cesarstwa. W służbie Japonii wciąż przecież pływało aż 9 lotniskowców! Ale liczba ta może wprowadzać w błąd co do faktycznego potencjału japońskiego lotnictwa pokładowego. Otóż trzy z nich (*Taiyō*, *Unyō* i *Akitsu Maru*) były w istocie lotniskowcami eskortowymi, zbyt wolnymi, aby móc brać udział w innych operacjach niż osłona konwojów lub de-



Shōkaku – lotniskowiec ten wykazywał się wyjątkową żywotnością jak na standardy japońskie w tej klasie okrętów. Tu widać efekt wybuchu bomby, w tego typu uszkodzeniach istotna była nawet nie tyle dziura w pokładzie, względnie łatwa do zafatania, lecz rozległe odkształcenia pokładu lotniczego.
Fot. „Ships of the World”

santów. Kolejny (*Hōshō*), został od razu skierowany do zadań szkoleniowych, zresztą jego możliwości hangarowe były tak nikłe, że pożytek z niego w walce byłby doprawdy symboliczny. Oznacza to, że Połączona Flota dysponowała jedynie pięcioma jednostkami (*Zuikaku*, *Shōkaku*, *Junyō*, *Ryūjō* i *Zuihō*), które od biedy można było wykorzystywać jako pięść uderzeniową, w sumie jakieś 280 samolotów. Ale w rzeczywistości było jeszcze gorzej, bo *Shōkaku*, po uszkodzeniach z bitwy na Morzu Koralowym, miał powrócić w szeregi dopiero w sierpniu. Zgrywało się to zresztą w czasie z wejściem do służby *Hiyō* 31 lipca 1942 roku. Do tego momentu, siły powietrzne Połączonej Floty miały w dyspozycji teoretycznie 200 maszyn na głównych lotniskowcach. W praktyce zaraz po klęsce było ich około 120 i dopiero forsownie przygotowywano

nowe załogi oraz wprowadzano świeżo wyprodukowany sprzęt. Przy czym, należy wyraźnie podkreślić, że wciąż nie było wówczas problemu z doświadczoną i znakomicie wyszkoloną kadrą lotników, których przeciętny poziom co prawda zaczął nieco spadać, ale aż do pierwszego kwartału 1943 roku pozostawał niezmiennie wysoki. Straty pod Midway były dużo niższe niż się na ogół sądzi, bo przytłaczająca większość pilotów utraciła swe maszyny nie w walce, lecz na pokładach zaskoczonych i zatopionych lotniskowców. Źródłem personelu było lotnictwo bazowe, z którego ściągano najlepszych na pokłady okrętów. Na lądzie zastępowali ich lotnicy przenoszeni z jednostek uznawanych za

3. Z pozostałych dwóch: *Hōshō* podlegał zespołowi admirała Isoroku Yamamoto, zaś *Zuihō* wiceadmirała Nobutake Kondo.

4. *Yorktown*, *Enterprise* i *Hornet*.

Ryūjō – jeden z najmniej udanych japońskich lotniskowców. Posiadał bardzo charakterystyczną sylwetkę, dzięki wysokim hangarom nadbudowanym nad kadłubem.
Fot. zbiory Shizuo Fukui

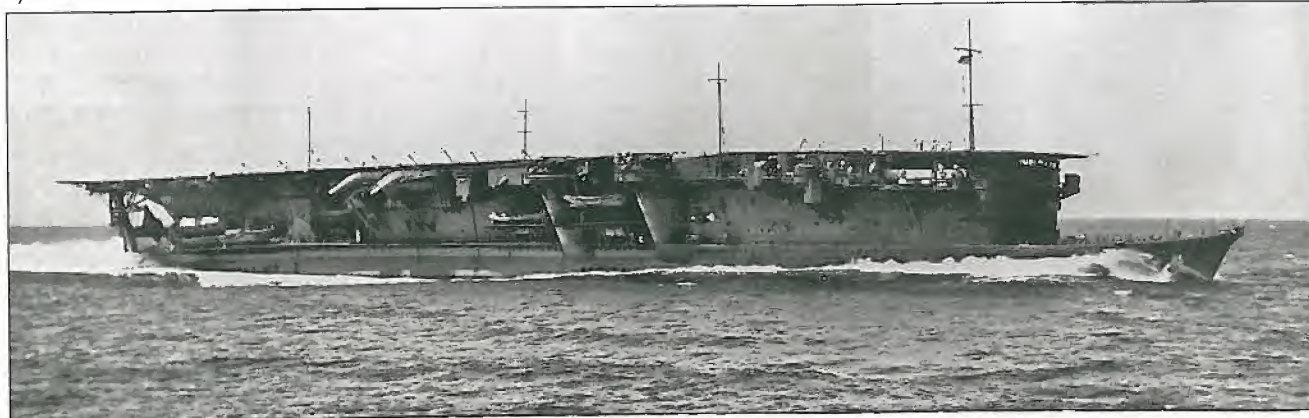


Tabela nr 10. Stan liczbowy japońskich lotniskowców w 1942 roku (na koniec miesiąca)

Miesiąc	Zyski	Straty	Stan
I	1	-	12
II	-	-	12
III	-	-	12
IV	-	-	12
V	2	1	13
VI	-	4	9
VII	1	-	10
VIII	-	1	9
IX	-	-	9
X	-	-	9
XI	2	-	11
XII	-	-	11
Razem	6	6	

drugoliniowe, zaś na ich miejsce przychodzili absolwenci szkół lotniczych, jeszcze dość dobrze przygotowani.

Amerykanie dysponowali wówczas 4 dużymi lotniskowcami⁵, na pokładach których mogło bazować ponad 300 samolotów! Nie licząc zresztą kilku mniejszych lotniskowców eskortowych lub szkolnych. Jak z tego widać przy najlepszych chęciach Japończycy mogli odzyskać jeszcze na jakiś czas minimalną przewagę, ale dopiero jesienią, mając na 6 okrętach pierwszej linii około 330 samolotów.

Japończycy nie zdołali już jednak odzyskać inicjatywy, przejęli ją Amerykanie lądując w sierpniu 1942 roku na Guadalcanal. Kampania tam prowadzona obfitowała w liczne bitwy. Połączona Flota dwukrotnie angażowała swoje główne siły lotnicze w tym rejonie. Do pierwsze-

go starcia doszło u wschodnich Wysp Salomona jeszcze w sierpniu. Przeciw 3 lotniskowcom japońskim stanęły również 3 amerykańskie. Jednak cesarskiej flocie nie udało się pobić U.S. Navy, straciła tylko lotniskowiec *Ryūjō*, bez jakiegokolwiek rekompensaty. Japończykom udało się wyrównać tą stratę w trakcie bitwy koło wyspy Santa Cruz. Połączona Flota dysponowała w niej 5 lotniskowcami, przeciw 2. Tym razem to Amerykanie utracili lotniskowiec *Hornet*. Jednak taki wynik nie mógł

być wystarczający, aby odwrócić bieg wojny. I nic tu nie zmienił fakt, że amerykańska flota utraciła na tych wodach, za sprawą torped okrętu podwodnego, jeszcze jeden okręt lotniczy – *Wasp*.

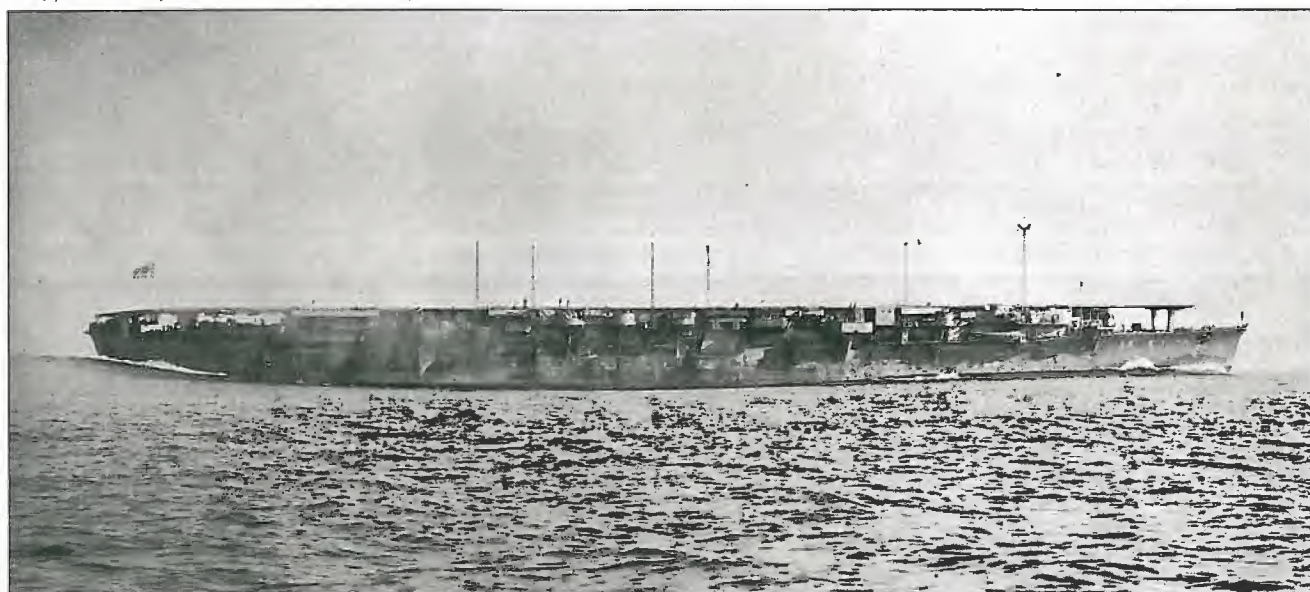
Pod wieloma względami rok 1942 był szczególnie dla dziejów wojny na Pacyfiku. Miały w nim miejsce aż 4 wielkie bitwy pomiędzy lotniskowcami. I co więcej, obie strony walczyły wówczas mając w miarę równe szanse. Już wkrótce miało się to boleśnie zmienić na niekorzyść strony japońskiej. Rok ten zamknął się utratą 6 lotniskowców przez Japonię. Z drugiej jednak strony tyle samo wprowadzono do służby. Największy stan liczbowy osiągnięto w maju, gdy Japonia posiadała 13 lotniskowców, przy czym w żadnym miesiącu ich ilość nie spadła poniżej 9 (Tabela nr 10).

Prawdziwie katastrofalnym końcowym efektem zmagania roku 1942 były jednak ogromne straty wśród doskonale wyszkolonych lotników. Był to najdotkliwszy cios dla Japońskiej Marynarki Wojennej, z której nie zdołała się ona już podnieść. Widocznym skutkiem był nabierający tempa spadek poziomu wyszkolenia i doświadczenia japońskiego lotnictwa morskiego, których główną przyczyną była błędna polityka kadrowa i szkoleniowa wobec lotnictwa pokładowego. Choć nie sposób nie zauważyć, że konstrukcja japońskich samolotów zdecydowanie nie dawała wielkich szans na przeżycie w przypadku zestrzelenia (brak opancerzenia i samouszczelniających się zbiorników paliwa). Prawdziwa elita lotnictwa światowego, stacjonująca na pokładach japońskich okrętów lotniczych w latach 1941-1942, z ogromnym doświadczeniem (częstokroć wyniesionym jeszcze z walk nad Chinami), zamiast skierowania do szkół lotniczych – w charakterze instruktorów albo do sztabów jednostek lotniczych – w charakterze dowódców lub planistów, została skierowana do boju, w którym w naturalny sposób się wykruszała. I niewielkim pocieszeniem był fakt, że zanim tak się stało Amerykanie i Brytyjczycy na własnej skórze odczuli wszystkie przewagi powietrznego wroga. Bowiem już od połowy 1943 roku mieli to sobie powetować z olbrzymim naddatkiem.

Japońska flota wprowadziła do służby w 1942 roku trzy nowe typy lotniskow-

5. *Saratoga*, *Enterprise*, *Hornet* i *Wasp*.

Chiyoda – lotniskowiec typu *Chitose*. Miał wątpliwy zaszczyt bycia jedynym japońskim lotniskowcem zatopionym (choć raczej dobitym) przez okręty nawodne przeciwnika, stało się to 25 października 1944 roku w toku bitwy pod Leyte. Fot. zbiory Shizuo Fukui





Kumano Maru – był piątym lotniskowcem desantowym Armii.

Fot. „Ships of the World”

Lotniskowce desantowe

Japońska armia była pomysłodawcą niezwykle oryginalnej odmiany lotniskowca – połączenia okrętu desantowego z lotniskowcem eskortowym. Tak powstały dwa typy okrętów. *Akitsu Maru* i *Nigitsu Maru* tworzyły pierwszy, zaś *Kumano Maru* drugi. Obok samolotów przewoziły również siły desantowe. Przy czym, jeżeli występowały w roli okrętów desantowych,

ców. Pierwszy tworzyły *Junyō* i *Hiyō*. Drugi tworzyły *Unyō* i *Chūyō*. Wszystkie powyższe okręty przebudowano ze statków pasażerskich. We flotach anglosaskich przebudowane ze statków lotniskowce miały charakter lotniskowców eskortowych, także i flota cesarska zasadniczo się z tym zgadzała, lecz z jednym ważnym wyjątkiem.

Typ *Junyō* miał być od początku faktycznym wsparciem dla sił głównych floty, choć w drugorzędnych zadaniach. Okręty miały prędkość przekraczającą 25 węzłów i dość dużą etatową grupę lotniczą liczącą 53 samoloty. Jak na lotniskowce pomocnicze było to bardzo dużo. Przy czym, wobec strat poniesionych pod Midway, z konieczności przypadła im jeszcze bardziej zaszczytna rola – uderzeniowych lotniskowców floty. Sam *Junyō* był jednostką nader szczególnie, pomimo uczestnictwa w wielu operacjach, jako jeden z niewielu japońskich lotniskowców przetrwał wojnę. *Hiyō* był jakby na przekór dość pecho-

wym okrętem, pod Guadalcanalem się nie przydał bo prześladowały go awarie siłowni, a pod Marianami okazał się jedynym lotniskowcem, który padł ofiarą amerykańskiego lotnictwa w tej bitwie.

Typ *Unyō* był już klasycznym lotniskowcem eskortowym. Ze względu na niedużą prędkość, z trudem przekraczającą 21 węzłów, operowanie z głównymi siłami floty było niemożliwe. Generowałoby olbrzymie straty paliwa, w związku z faktem, że większość okrętów musiałaby płynąć znacznie poniżej swojej szybkości ekonomicznej, a w razie konieczności błyskawicznego odwrotu byłyby tylko kulą u nogi. Ich głównym zadaniem było zatem osłanianie konwojów.

Do służby wszedł również *Ryūhō*, przebudowany z tendera okrętów podwodnych. Uczestniczył jednak tylko w jednej walnej bitwie na Morzu Filipińskim. Za to również zaliczał się do wybrańców losu, gdyż przetrwał japońską kapitulację.

to z konieczności ich grupy lotnicze musiały być znacznie zmniejszane. Niestety wciąż jednak brak szczegółowych informacji dotyczących rzeczywistego użycia tych lotniskowców. *Akitsu Maru* wszedł do służby już 30 stycznia 1942 roku, jego bliźniak w marcu roku następnego. Oba były równocześnie pierwszymi lotniskowcami japońskich wojsk lądowych. *Kumano Maru* wszedł do służby dopiero 30 marca 1945 roku jako piąty i ostatni armijny lotniskowiec.

Wydaje się, że pierwotnym powodem decyzji japońskich wojsk lądowych o posiadaniu własnych lotniskowców były obawy, czy flota nie pozostawi sił inwazyjnych bez wsparcia powietrznego, kierując swe lotniskowce do ważniejszych zadań operacyjnych. Siły desantowe pozostałyby wówczas bez eskorty przeciwpodwodnej, a lądujące oddziały pozbawione wsparcia z powietrza mogły znaleźć się w trudnej sytuacji. Własne lotniskowce gwarantowały, że flota ich nie zabierze. Po za tym, ar-

Unryū – prototyp najliczniej budowanej serii japońskich lotniskowców. Ostatecznie do końca wojny weszły do służby 3, a kolejne 3 znajdowały się w stocznich w różnych fazach produkcji.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Taihō – teoretycznie udoskonalona wersja najlepszych japońskich lotniskowców typu *Shōkaku*, w praktyce pechowa nedoróbka. Wojenne oszczędności spowodowały, że z idealnego lotniskowca, stał się jego marną imitacją – jedna bitwa, jedna torpeda, samo dno Morza Filipińskiego. Fot. „Ships of the World”

mia mogła swobodnie przydzielać je do osłony tych konwojów, które uznawała za najważniejsze. Z czasem pojawiło się również w wyższym dowództwie armii powątpiewanie w zdolność floty do zapewnienia osłony transportom morskim, stąd kontynuacja programu budowy lotniskowców armijnych. Ogromne straty japońskiej żeglugi w latach 1943-1945, poniesione za sprawą amerykańskich okrętów podwodnych, zdawały się potwierdzać owe wątpliwości. Musimy również pamiętać, że o ile spadek poziomu wyszkolenia pilotów morskich zaczął być zauważalny już w początkach 1943 roku, o tyle analogiczny spadek w lotnictwie armijnym nastąpił dopiero w drugiej połowie roku. Decydowała o tym kampania na Guadalcanalu, która mocno wykrwawiła lotnictwo floty.

Sny o potęgze

Sukces w Pearl Harbor, w połączeniu z efektami Bitwy pod Kuantanem, podziałały jak wstrząs na japońską admiralicję. Odtąd nikt nie miał wątpliwości, od której klasy okrętów zależy przyszłość Japonii. Stąd w 1942 roku narodził się gigantyczny, jak na możliwości stoczniowe Japonii, plan rozbudowy floty lotniskowców. Wykorzystując gotowe już projekty, oparte na niezwykle udanych jednostkach typu *Shōkaku* i *Hiryū*, postanowiono o zbudowaniu 8 ciężkich lotniskowców typu *Taihō* oraz 17 lekkich typu *Unryū*. Te 25 dużych lotniskowców miało w przyszłości zapewnić Japonii panowanie na Pacyfiku. Plany te były całkowicie nierealne. Japońskie stocznie miały pełne portfele zamówień. Co prawda, prototypowy lotniskowiec ciężki znajdował się już w budowie, lecz proces produkcji tak wielkich okrętów był o wiele dłuższy niż lekkich. Stąd, gdy

po Midway zdano sobie sprawę, że potrzeby nagle, postanowiono skoncentrować się na budowie jednostek typu *Unryū*, ostatecznie jednak rozpoczęto budowę tylko sześciu, takie bowiem były ówczesne możliwości. Z budowy pozostałych 18 lotniskowców trzeba było ostatecznie zrezygnować. Zresztą nawet, gdyby jakimś cudem Japonia zdołała zrealizować ten ambitny program, to i tak był on znacznie słabszy od amerykańskiego planu zbudowania 32 lotniskowców typu *Essex*, z który każdy mógł zaokrętować od 91 do 108 samolotów. Podczas gdy możliwości *Taihō* nie przekraczały 84 maszyn, zaś *Unryū* – 65.

Bitwa pod Midway wprowadziła sporo paniki w japońskie szeregi. Chyba nie zdawano sobie wcześniej sprawy z wszystkich konsekwencji utraty, aż czterech dużych lotniskowców. Japonii pozostały tylko dwa takie okręty, a co więcej, na pojawienie się następnych można było liczyć nie wcześniej niż w 1944 roku. Natychmiast zweryfikowano programy budownictwa okrętowego. Po pierwsze, szukano dużych jednostek bojowych (powyżej 10 000 t), w fazie konstrukcji, zdolnych do przebudowy na lotniskowce, jak się okazało były tylko dwie takie: pancernik *Shinano*, którego budowę wstrzymano jeszcze pod koniec 1941 roku, oraz krążownik ciężki *Ibuki*. Prace projektowe nieco potrwały, ale

ostatecznie obie jednostki skierowano do przebudowy. Na pochylniach znajdowało się również po jednej jednostce bliźniaczej do obu powyższych okrętów, ale stan zaawansowania był na tyle niewielki, że bardziej opłacało się zaprzestać ich budowy i zwolnić pochylnie dla wznoszenia od stępki kolejnych nowych lotniskowców. Czasy ciężkich okrętów artyleryjskich już minęły i szkoda było marnować na nie środki, zapewne wielu żałowało, że wcześniej nie zdano sobie z tego sprawy. Niepodejmowanie budowy superpancerników typu *Yamato* pozwoliłoby zaoszczędzić tonaż około 200 000 t, który można było wykorzystać znacznie rozsądniej. Ale to była już przeszłość.

Do przebudowy skierowano również dwa statki cywilne, wystarczająco duże, aby powstały z nich lotniskowce eskortowe – *Argentina Maru* i *Schamhorst*. W tym samym 1942 roku rozpoczęto wreszcie budowę trzech lotniskowców typu *Unryū*, stępki pod kolejne trzy po-

Tabela nr 11. Stan liczbowy japońskich lotniskowców w 1943 roku (na koniec miesiąca)

Miesiąc	Zyski	Straty	Stan
I	-	-	11
II	-	-	11
III	1	-	12
IV	-	-	12
V	-	-	12
VI	-	-	12
VII	-	-	12
VIII	-	-	12
IX	-	-	12
X	1	-	13
XI	2	-	15
XII	1	1	15
Razem	5	1	

łożono w roku następnym. Lecz więcej się nie dało, nie było wolnych pochyl-
ni. Przypomnijmy zresztą, że po Midway w różnych stadiach budowy znajdowało się już i tak 5 lotniskowców. Do końca roku trzy z nich weszły do służby, ale jednocześnie rozpoczęto budowę 7 kolejnych. Stocznie miały pełne ręce roboty produkowały przecież również niszczyciele, okręty podwodne i masę różnych innych mniejszych, ale też potrzebnych okrętów.

Rok 1943

Rok 1943 należał do najspokojniejszych, jeśli idzie o działalność japońskich lotniskowców w wojnie na Pacyfiku. Nie doszło do żadnej bitwy pomiędzy okrętami lotniczymi obu stron. Co więcej, Japonia zdołała nawet podnieść stan liczbowy swych lotniskowców do 15, przy czym w żadnym miesiącu ich ogólna liczba nie była mniejsza niż 11. Jednak równia pochyła rozpoczęła się 4 grudnia 1943 roku, gdy okręt podwodny *Sailfish* zatopił lotniskowiec eskortowy *Chūyō*, był to sygnał ostrzegawczy przed zagrożeniem którego należało się szczególnie obawiać. Była to jednak jedyna strata w tym roku, a wprowadzono do służby 5 nowych lotniskowców (Tabela nr 11).

Japońska Marynarka Wojenna wprowadziła wówczas do służby 3 typy lotniskowców. Na pierwszy składały się *Chiyoda* i *Chitose*, przebudowane z okrętów-baz wodosamolotów, pozostałe dwa tworzyły pojedyncze lotniskowce eskortowe *Kaiyō* i *Shinyō*, przebudowa-

ne ze statków pasażerskich. O ile dwa pierwsze okręty miały, dzięki dość wysokiej prędkości, zasilić siły głównej floty, o tyle dwa ostatnie były klasycznymi lotniskowcami eskortowymi. Wojska lądowe wprowadziły zaś wspomniany wyżej *Nigitsu Maru*.

Pancerniki lotnicze

Trzeba przyznać, że pomysłowości Japończykom nie brakowało. Aby zwiększyć ilość okrętów lotniczych w służbie, opracowano projekt przebudowy pancerników *Ise* i *Hyūga*, polegający na usunięciu z rufy części artylerii głównej i nadbudowaniu pokładu lotniczego. Rekonstrukcja trwała od marca do lipca 1943 roku. W ten sposób powstały jedne w dziejach pancerniki lotnicze.

Należy jednak jasno powiedzieć, że końcowy efekt trudno uznać za udany. W funkcji pancerników okręty nie sprawdziłyby się, ze względu nie tyle na osłabienie artylerii głównej, co przede wszystkim na niezwykle wrażliwy na ostrzał pokład lotniczy. W funkcji lotniskowca okręty też nie były najlepsze, a to ze względu na niemożność lądowania samolotów kołowych na pokładzie. Katapultowane maszyny musiały albo lądować na normalnych lotniskowcach, albo w bazach lądowych, o powrocie na pokład macierzysty nie było mowy. Oznacza to, że w praktyce spełniały raczej rolę transportowców lotniczych niż okrętów bojowych. Japończycy oczywiście zdawali sobie z tego sprawę, jednak uważali, że ich obecność wzmocni grupy lotnicze lotniskowców, a wobec

nieuchronnych strat w walce z przeciwnikiem, nie powinno być problemu z lądowaniem samolotów z pancerników na innych okrętach lotniczych. Po drugie, część lotnictwa pancerników miały stanowić wodnosamoloty, te już mogły spokojnie wodować przy burcie i powrócić na pokłady. Jakby na to nie patrzeć, każdy z okrętów mógł zaokrętować do 22 maszyn, a ich prędkość mogła sięgać nawet 25 węzłów. Przypomnijmy, że odpowiadało to mniej więcej prędkości najwolniejszych lotniskowców uderzeniowych w ówczesnej cesarskiej flocie – typowi *Junyō*, zatem nie spowolniałyby sił głównych. Jednak definitywna ocena ich przydatności bojowej nie jest możliwa, gdyż nigdy ich lotnictwo nie zostało użyte w walce, nawet pod Leyte nie miały na swych pokładach żadnych maszyn. Oba okręty zostały zatopione w lipcu 1945 roku przez amerykańskie lotnictwo pokładowe.

Rok 1944

Kolejny, 1944 rok był dla japońskiej floty lotniskowców piekłem. Zaczął się od zatopienia 12 stycznia lotniskowca desantowego armii *Nigitsu Maru*, którego sprawcą był okręt podwodny *Hake*. W czerwcu Połączona Flota zdecydowała się wreszcie, po półtorarocznej przezwyciężeniu, wyjść naprzeciw lotniskowcom amerykańskim. W bitwie pod Marianami (na Morzu Filipińskim) starło się 9 lotniskowców wiceadmirała Jisaburo Ozawy, z 15 amerykańskimi admirała Raymonda Spruance'a. Zakończyła się ona niemal unicestwieniem japoń-

Ise – wraz z bliźniaczym *Hyūga* były przedstawicielami jedynego w światowym budownictwie okrętowym typu pancernika lotniczego. Ich przebudowa była dramatyczną i pomysłową, lecz z gruntu chybioną próbą wzmocnienia japońskiej floty lotniskowców. Fot. zbiory Shizuo Fukui

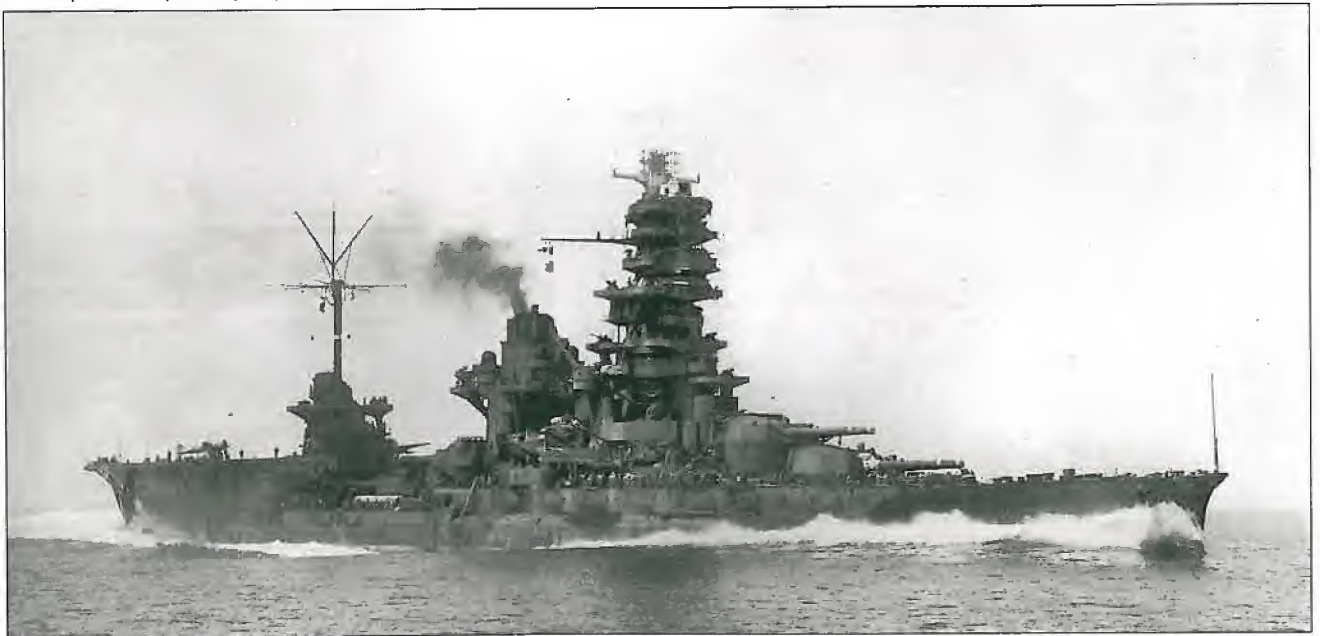


Tabela nr 12. Przyczyny zniszczenia japońskich lotniskowców

Sprawca	1942 r.	1943 r.	1944 r.	1945 r.	Razem
samoloty pokładowe	6	0	4	3	13
okręty podwodne	0	1	9	0	10
okręty nawodne	0	0	1	0	1
razem	6	1	14	3	24

skiego lotnictwa pokładowego i utratą kolejnych 3 lotniskowców: *Taihō*, *Shōkaku* i *Hiyō*, z których dwa pierwsze zostały zatopione przez okręty podwodne, odpowiednio *Albacore* i *Cavalla*. Amerykańskie okręty podwodne stały się prawdziwymi pogromcami japońskich lotniskowców: 18 sierpnia *Rasher* zatopił *Taiyō*, 16 września *Barb* zatopił *Unyō*, 15 listopada *Queenfish* zatopił *Akitsu Maru*, 17 listopada *Spadefish* zatopił *Shinyō*, 29 listopada *Archerfish* posłał na dno największy ówczesny lotniskowiec świata *Shinano*, 19 grudnia *Redfish* zatopił *Unryū*.

W tym miejscu pojawia się pytanie skąd tak znaczna rola okrętów podwodnych w eliminacji japońskich lotniskowców (Tabela nr 12). Po pierwsze, musimy pamiętać, że aż tak liczne sukcesy podwodniaków były możliwe wyłącznie ze względu na świetnie działający wywiad radiowy. Zdolność Amerykanów do dekodowania japońskich szyfrów pozwalała, nader często i precyzyjnie, po prostu skierować myśliwego na akwen łowiecki, a reszta zależała już od umiejętności dowódcy i załogi. Po drugie, przypomnijmy że większość japońskich lotniskowców była okrętami przebudowanymi, spośród 10 utraconych w atakach okrętów podwodnych, aż

6 posiadało kadłuby statków cywilnych. Tonęły zatem podobnie jak te topione masowo przez niemieckie U-booty na Atlantyku. Puszczanie na dno jednostki podobnej wielkości wymagało zwykle około 2 celnych torped. Wreszcie po trzecie, system obrony przeciwpodwodnej był przez Japończyków niezwykle zaniedbany i wcale nie chodzi o liczbę okrętów, czy ich klasy. Japończycy posiadali bowiem lotniskowce eskortowe, niszczyciele, jaki i wszelkie inne okręty eskortowe znane ówczesnej technice wojennej, umieli też korzystać z lotnictwa do wykrywania podwodnego przeciwnika i naprowadzania na niego własnych eskortowców. Doktryna walki nie była zatem wcale gorsza od alianckiej. Rzeczywistymi bolączkami japońskiej floty były: niewielka zdolność wykrywania okrętów podwodnych w zanurzeniu i w nocy oraz zbyt mała siła niszcząca bomb głębinowych. Do namierzania jednostek zanurzonych używano głównie hydrofonów, co bardziej odpowiadało pierwszej, niż drugiej wojnie światowej. Także radar wszedł na pokłady japońskich okrętów późno i do końca wojny nie osiągnął jakości technicznej porównywalnej z aliancką. Z kolei niska siła wybuchu ładunków głębinowych była chyba obliczana na możliwo-

Tabela nr 13. Stan liczbowy japońskich lotniskowców w 1944 roku (na koniec miesiąca)

Miesiąc	Zyski	Straty	Stan
I	-	1	14
II	-	-	14
III	1	-	15
IV	-	-	15
V	-	-	15
VI	-	3	12
VII	-	-	12
VIII	2	1	13
IX	-	1	12
X	1	4	9
XI	1	3	7
XII	-	1	6
Razem	5	14	

ści własnych okrętów podwodnych, którym daleko było do niemieckiej jakości. Są to jednak tylko przypuszczenia.

W październiku pod Leyte doszło do największej bitwy wojny na Pacyfiku. Jednak główną rolę Japończycy wyznaczili w niej pancernikom i krążownikom. Lotniskowce niezdolne do przeciwstawienia się amerykańskim siłom powietrznym były już jedynie przynętą. Zatonięły, głównie pod ciosami amerykańskich samolotów, wszystkie 4 biorące udział w walce: *Zuikaku*, *Zuihō*, *Chitose* i *Chiyoda*. Przy czym, ten ostatni miał wątpliwą szansę być jedynym japońskim lotniskowcem zatopionym ogniem artylerii okrętowej.

Rok zamknął się dla Japonii przerażającym wynikiem, utracono aż 14 lotniskowców, podczas gdy do służby wpro-

Shinano – bezapelacyjnie największy lotniskowiec świata... w dniach od 19 do 29 listopada 1944 roku. Przebudowany z nieukończonego super-pancernika typu *Yamato*. Fot. zbiory Shizuo Fukui





Amagi – interesujący widok na wrak lotniskowca typu *Unryū*, efekt ataku powietrznego. Fotografia w symboliczny sposób oddaje tragiczny koniec potęgi Japońskiej Marynarki Wojennej na morzu. Fot. „Ships of the World”

wadzono jedynie 5 nowych (Tabela nr 13). To był pogrom, więc to co nastąpiło w 1945 roku było już tylko kopaniem leżącego.

Lotniskowiec zaopatrzeniowy

Japończycy mają również na swym koncie zbudowanie lotniskowca zaopatrzeniowego. Powstał on w wyniku przebudowy *Shinano* – nieukończonego, trzeciego pancernika typu *Yamato*. Przy czym geneza pomysłu jest nieco tajemnicza. Rozważano początkowo zbudowanie lotniskowca uderzeniowego, o rekordowej liczbie 150 samolotów pokładowych, lecz zrezygnowano z tego.

Tabela nr 14. Stan liczbowy japońskich lotniskowców w 1945 roku (na koniec miesiąca)

Miesiąc	Zyski	Straty	Stan
I	1	-	7
II	1	1	7
III	1	-	8
IV	-	-	8
V	-	-	8
VI	-	-	8
VII	-	2	6
VIII	-	-	6
Razem	3	3	

Tabela nr 15. Powojenna likwidacja japońskiej floty lotniskowców

Określ	Rok	Przyczyna
<i>Ryūhō</i>	1946	złomowanie
<i>Katsuragi</i>	1946	złomowanie
<i>Kaiyō</i>	1946	złomowanie
<i>Hōshō</i>	1947	złomowanie
<i>Junyō</i>	1947	złomowanie
<i>Kumano Maru</i>	1947	konwersja na statek

Powodem miała być zbyt duża skala koniecznej w takim przypadku rekonstrukcji. Zdecydowano się na wariant, który miał zaoszczędzić czas i materiały⁶. *Shinano* miał mieć dość niedużą grupę lotniczą, złożoną z 47 samolotów, lecz w zamian przewozić zapasy dla lotnictwa pokładowego innych lotniskowców i służyć jako „lotnisko przelotowe”, na którym uzbrajano by i tankowano powracające z misji maszyny, aby je skierować do ponownego uderzenia. Tak, czy owak, *Shinano* był największym lotniskowcem II wojny światowej, z wypornością wynoszącą 65 800 t. Wszedł do służby 19 listopada 1944 roku. I aż trudno uwierzyć, ale ów ogromny okręt zatonął po trafieniu zaledwie 4 torpedami. Winna temu była panika personelu stocznego, który wciąż był obecny na pokładzie w czasie rejsu próbnego 29 listopada 1944 roku oraz brak doświadczenia załogi świeżo wcielonej jednostki.

Rok 1945

Rok 1945 przedstawiał już tylko agonię japońskich lotniskowców. *Yamashiro Maru* został zatopiony przez lotnictwo 17 lutego. 24 lipca lotnictwo zniszczyło *Amagi* i *Shimane Maru*. Teoretycznie straty bezpowrotne zamknęły się liczbą 3 lotniskowców, co prawda dokładnie wyrównaną wprowadzonymi do służby, ale to wyłącznie pozory (Tabela nr 14). Spośród 6 lotniskowców, które pozostały Japonii do końca wojny wszystkie były mniej lub bardziej uszkodzone. Wymieńmy je z nazwy: *Hōshō*, *Junyō*,

Ryūhō, *Katsuragi*, *Kaiyō* i *Kumano Maru*. Wszystkie zostały złomowane jeszcze w latach czterdziestych, choć wykorzystywano je bezpośrednio po wojnie do przewozu do Japonii repatriantów z innych obszarów Azji (Tabela nr 15).

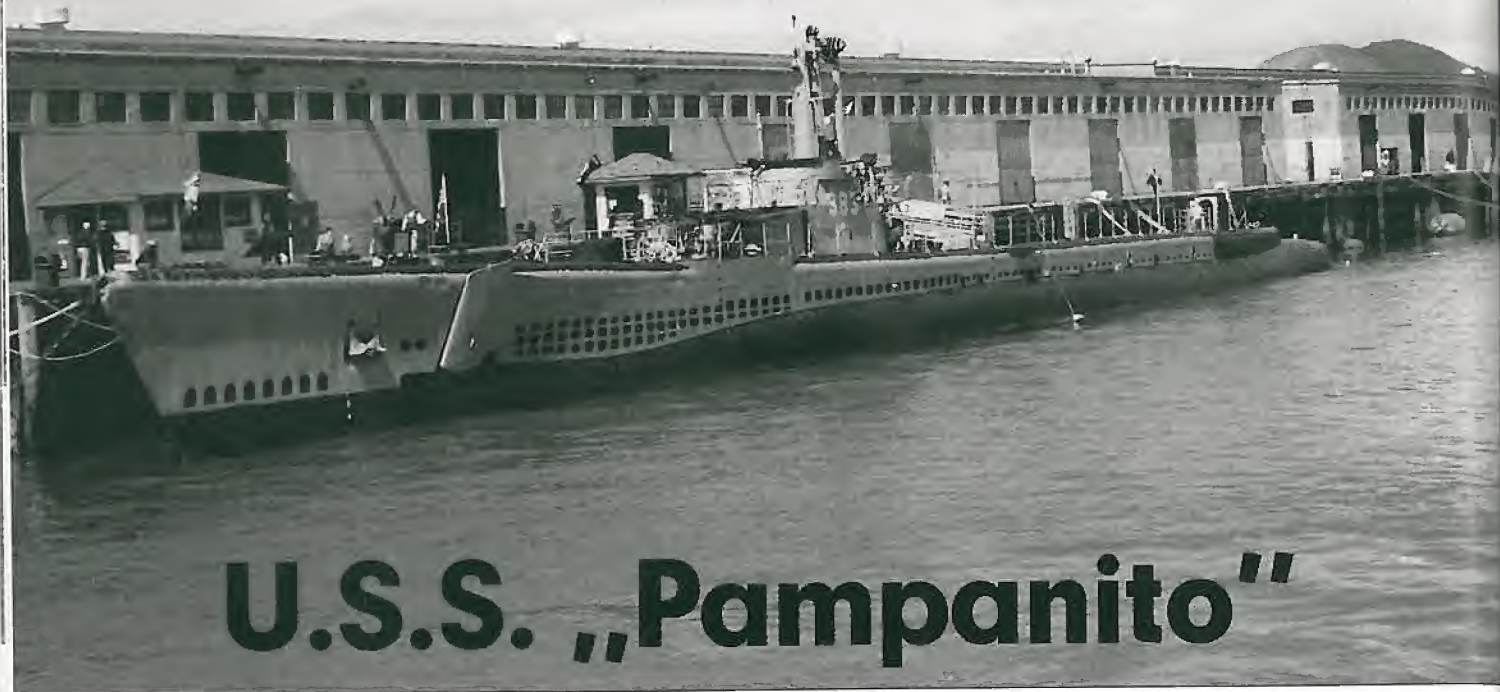
Po zakończeniu wojny Japońskie Siły Samoobrony nie posiadały już lotniskowców, uznano tę broń za szczególnie ofensywną. A jednak wraz z upływem czasu zaczęło się pojawiać w służbie coraz więcej okrętów lotniczych różnych odmian, i raz po raz odzywają głosy w sprawie wzmocnienia japońskiej floty

lotniskowcami. Koresponduje to zresztą z wzrastającym poczuciem zagrożenia ze strony Korei Północnej, ale chyba i Chin. A i sentyment wciąż pozostaje żywy: Pearl Harbor, Cejlon, Morze Koralowe, Santa Cruz, w końcu te sukcesy przyniosły Japonii jej lotniskowce. ●

Bibliografia (wybór)

1. Agawa H., *Yamamoto*, Gdańsk 2005.
2. Ahlberg L., Lengerer H., *Taihō*, tom I-II, Gdańsk 2004-2008.
3. Blair C., *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Warszawa 2001.
4. Dull P., *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, Annapolis 1978.
5. Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, tom I-II, Warszawa 1994-1995.
6. Fuchida M., Okumiya M., *Midway. Historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, Gdańsk 1996.
7. Jarski A., Skwiat M., *Akagi*, tom I-II, Gdańsk 2007-2009.
8. Jastrzębski J., *Wojna na Pacyfiku. Kampania hawajska 7-23 XII 1941 roku*, Kraków 2010.
9. Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, tom I-IX, Warszawa 1990-2001.
10. Peattie M., *Sunburst. The Rise of Japanese Naval Air Power 1909-1941*, Annapolis 2007.
11. Rojek W., *Spory o władanie morzem*, Kraków 1994.
12. Zalewski K., *Japońskie lotnictwo pokładowe*, Warszawa 1993.
13. Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*, tom I-II, Warszawa 1994.
14. Czasopisma (liczne artykuły): „Okręty Wojenne” oraz „Morza, Statki i Okręty”.

6. Między bajki można włożyć argument, że Japończycy nie chcieli umieszczać tak dużej grupy lotniczej w obawie o brak wystarczającej ilości samolotów i lotników. Przebudowa ruszyła w 1942 roku, gdy nikomu w Japonii nie mieściła się jeszcze w głowie sytuacja kadrowa lotnictwa z 1944 roku!



U.S.S. „Pampanito”

Przy nabrzeżu nr 45 portu rybackiego San Francisco obok „konia roboczego” drugiej wojny światowej – statku typu „Liberty” – *Jeremiah O'Brien*, stoi okręt podwodny- muzeum *Pampanito*. Okręt należy do typu „Balao”, 122 takie jednostki weszły w skład U.S. Navy w latach 1943-1946. Typ „Balao” stanowił rozwinięcie jednostek typu „Gato” (najliczniejszych okrętów podwodnych amerykańskiej floty, w latach 1941-1944 do służby weszło 195 sztuk), do którego odnosiło się określenie „fleet type submarines” – okrętów podwodnych przeznaczonych do działań w składzie zespołów jednostek nawodnych.

Stępkę pod prototyp serii „Balao” położono 27 października 1942 roku w stoczni marynarki wojennej w Portsmouth, a do służby oddano go 2 kwietnia 1943. W budowie jednostek serii uczestniczyły jeszcze 4 stocznie: Wm Cramp Shipbuilding, Filadelfia, Mare Island Navy Yard, Kalifornia oraz Electric Boat Company, Groton i Manitowoc. Okręty typu „Balao” brały aktywny udział w działaniach bojowych na Pacyfiku, a na ich konto należy zapisać znaczącą część z zatopionych przez amerykańskie siły podwodne 1152 statków o łącznym tonażu 4 868 584 t i ponad półtorej setki jednostek japońskiej marynarki wojennej, w tym największy okręt II wojny światowej – lotniskowiec *Shinano* (71 890 t), posłany na dno przez *Archerfish*.

Po zakończeniu II wojny światowej część okrętów odstawiono do rezerwy, a większość pozostawionych w służbie przeszła modernizację i przebrojenie do wykonywania rozlicznych zadań specjalnych (testowanie nowych systemów hydrolokacji, dozór radiolokacyjny, wysadzanie desantów itp.). Podstawowym celem modernizacji wg programu GUPPY (Greater Underwater Propulsive Power) I, IA, II, IIA, III było zwiększenie prędkości i zasięgu w zanurzeniu dzięki bardziej opływowym kształtom kadłuba i zwiększeniu pojemności baterii akumulatorów. W okresie późniejszym spora część okrętów zmodernizowanych w ramach programu GUPPY, została przekazana flotom innych państw (niektóre z nich pozostają w służbie do chwili obecnej). W latach 1947-1948 SS-337 *Carbonero* i SS-348 *Cusk* były uzbrojone w skrzydlate pociski rakietowe „Loon”, stworzone na bazie niemieckich samolotów-pocisków V-1, tym samym stanowiły pierwsze okręty podwodne – nosiciele rakiet. W końcu lat 70-tych ze składu amerykańskiej floty wycofano ostatni okręt podwodny typu „Balao” – LPSS-315 *Sealion* (transportowiec desantowy).

Pokrótkie zapoznamy się z konstrukcją okrętów „Balao”. Były to dwukadłubowe okręty podwodne, posiadające kadłuby lekkie i sztywne. Całkowicie spawany kadłub sztywny miał kształt cylindra o maksymalnej średnicy 4900

mm ze sferycznymi zakończeniami i zewnętrznym rozmieszczeniem wręg. Był on wykonany ze stali o granicznej elastyczności 35×10^3 funtów/stope² i grubości 7/8” (około 22 mm), co zapewniało roboczą głębokość zanurzenia 122 m (zamiast 90 m w jednostkach typu „Gato”, w których wykorzystywano stal o grubości 5/8” i mniejszej elastyczności granicznej), a graniczną około 280 m. Warto wspomnieć, że już w swoim pierwszym rejsie bojowym *Pampanito* zanurzał się głębokość do 200 m. Grodzie wodoszczelne dzieliły kadłub sztywny na 8 przedziałów, a platforma na 2 poziomy. Kiosk był wykonany ze stali o granicznej elastyczności 40×10^3 funtów/stope² zwiększonej grubości, co zapewniało ochronę przed pociskami małokalibrowymi i odłamkami oraz zmniejszało zagrożenie w przypadku staranowania.

Kadłub lekki, w którym znajdowały się zbiorniki balastowe i paliwowe, był wykonany z miękkiej stali o grubości 3/8” (około 9,5 mm). Pokład nadbudówki wykonano częściowo z klepki teakowej. Okręty typu „Balao” posiadały następujące wymiary podstawowe (długość x szerokość x zanurzenie) – 95 x 8,3 x 4,8 m. Wyporność nawodna wynosiła 1525 t, a podwodna odpowiednio 2415 t.

Uzbrojenie torpedowe obejmowało 10 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm (6 dziobowych i 4 rufowe) oraz 24 tor-

pedy typu Mk 14 (parogazowe) i Mk 18 (elektryczne, zaczęły wchodzić na uzbrojenie w roku 1943). Obliczanie parametrów strzelań torpedowych wykonywano za pomocą analogowego przełącznika elektromechanicznego (*Torpedo Data Computer – TDC*) Arma Mark III, Mod 5, chłuby amerykańskich podwodników, żadna inna zagraniczna marynarka wojenna nie dysponowała tak nowoczesnym urządzeniem. Do walki z celami nawodnymi i powietrznymi wykorzystywano uzbrojenie artyleryjskie *Pampanito*, składające się z dział kalibru 102 mm, ustawionego na pokładzie nadbudówki (niektóre jednostki tego typu posiadały 2 takie działa), automatycznego dział przeciwlotnicze kalibru 40 mm Bofors (na niektórych okrętach montowano dział kalibru 37 mm lub 2 pojedyncze automatyczne działa przeciwlotnicze kalibru 20 mm) oraz automatycznego dział kalibru 20 mm Oerlikon (niektóre jednostki były uzbrojone w 4 takie działa), zamontowanych na obrzeżach kiosku.

W odróżnieniu od okrętów podwodnych innych państw, siłownie amerykańskich jednostek tej klasy opierały się na zasadzie pełnego napędu elektrycznego, to znaczy główne silniki wysokoprężne nie posiadały mechanicznego połączenia z wałami napędowymi. Do zasilania głównych generatorów wykorzystywano 10-cylindrowe (lub 9-cylindrowe na niektórych okrętach) dwusuwowe przeciwbieżne silniki wysokoprężne firmy Fairbanks-Morse 38D 8 1/8 (o mocy 1600 KM przy 720 obrotach/minutę). Stosowano również dwusuwowe 16-cylindrowe silniki wysokoprężne w układzie firmy General Motors Gm 16-278A o mocy 1600 KM przy 750 obrotach/minutę. Silniki wysokoprężne były połączone z generatorami prądu stałego o mocy po 1100 kW (2.650A, 415 V). Siłownie wyposażono także pomocniczy generator wysokoprężny o mocy 300 kW napędzany przez 7-cylindrowy silnik Fairbanks-Morse 38E 5 1/8 lub 8-cylindrowy General Motors GM 8-268 (450 KM przy 1200 obrotach na minutę).

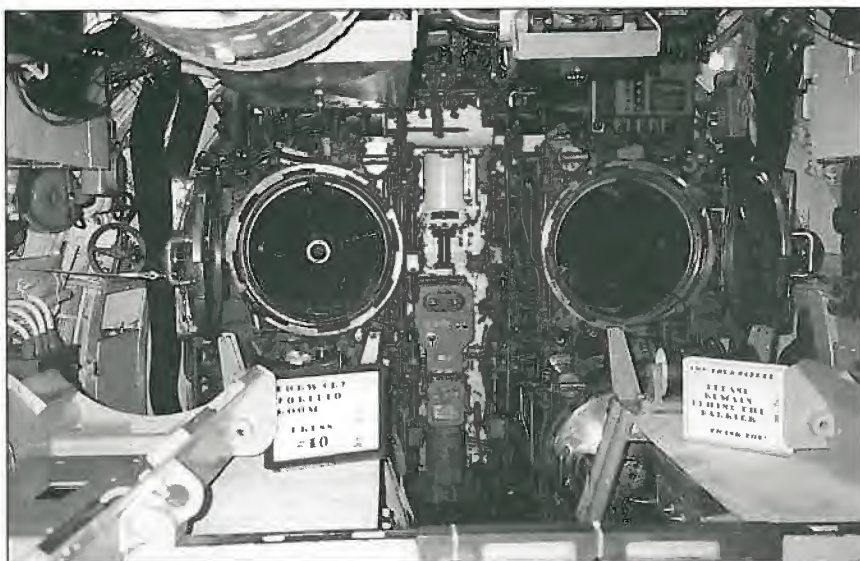
Okręty typu „Balao” posiadały dwuwałowy układ napędowy. Każdy wał napędowy *Pampanito* był poruszany za pośrednictwem przekładni Westinghouse przez 2 silniki elektryczne firmy Elliot o nominalnej łącznej mocy 2700 KM (przy napięciu 415 V). Przekładnia obniżała liczbę obrotów/minutę z 1300 do 280. W położeniu nawodnym przekładnia umożliwiała przekazywanie mocy

w przedziale 20-2700 KM, co odpowiadało liczbie 67-282 obrotów/minutę, a w położeniu podwodnym odpowiednio 30-1719 KM (38-219 obrotów/minutę). W celu obniżenia poziomu hałasu część jednostek (począwszy od SS-343 *Clamagore*) była wyposażona w silniki elektryczne identycznej mocy, pracujące bezpośrednio na wały napędowe. System napędu elektrycznego cechował się dużą elastycznością. Najczęściej stosowano następujący reżim pracy (w położeniu nawodnym): 2 generatory główne poruszały wały napędowe, 2 pozostałe ładowały baterie akumulatorów, a generator pomocniczy zaspakajał wszystkie pozostałe potrzeby. Pomocnicze silniki elektryczne mogły pracować przy napięciu w przedziale 175-345 V, a sieć oświetleniowa – 115 V. Wyposażenie, wymagające zasilania prądem prze-

miennym (radiolokatory, urządzenia hydroakustyczne, środki łączności radiowej i inne) korzystało z przetwornic elektrycznych.

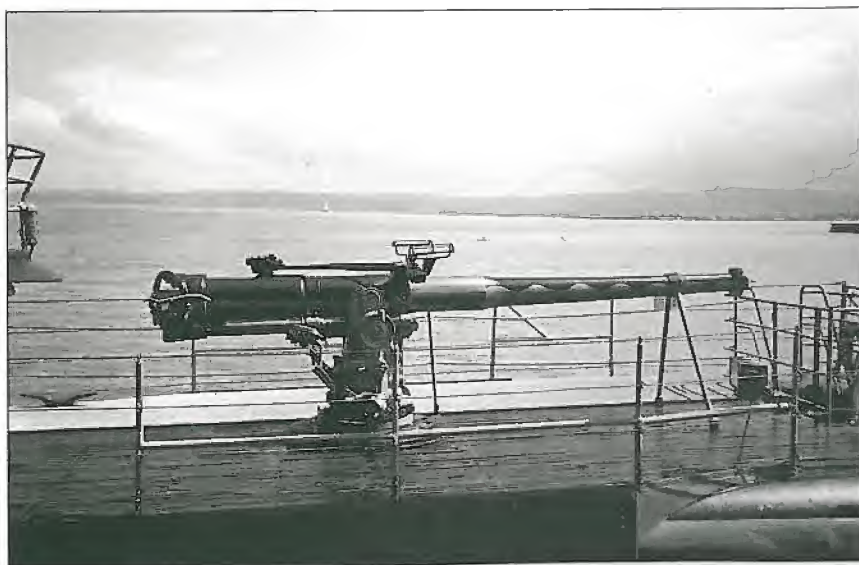
Zasilanie energią elektryczną w położeniu podwodnym zapewniały 2 grupy baterii akumulatorów, liczące po 126 ogniw. Łączna pojemność wynosiła 5320 Ah. Każdy z elementów miał masę około 750 kg. Baterie wyposażone były w system wymuszonej wentylacji oraz wskaźniki poziomu powietrza i wodoru.

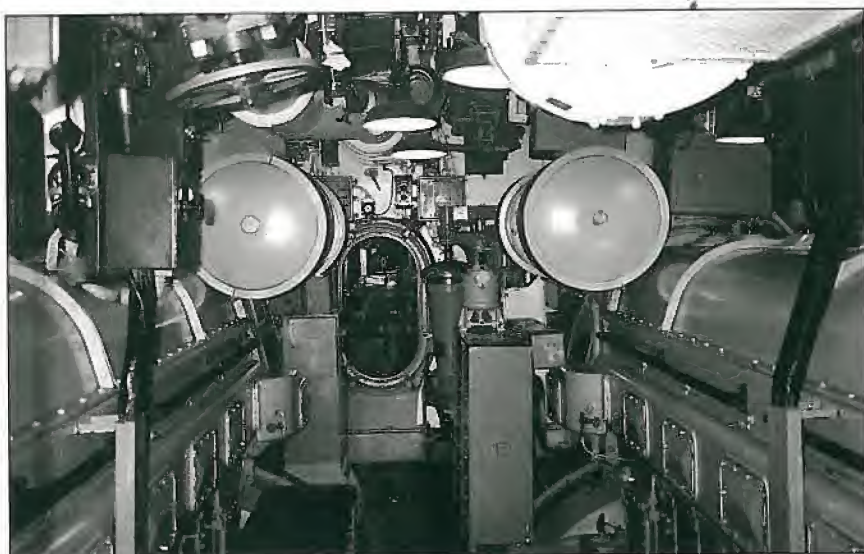
Prędkość okrętów w położeniu nawodnym wynosiła 21 węzłów, a w zanurzeniu sięgała 9-10 węzłów (przez okres 45 minut). Zasięg w położeniu nawodnym przy prędkości 10 węzłów wynosił około 12 000 Mm, a w zanurzeniu odpowiednio – 200 Mm (przy 3 węzłach) lub 95 Mm przy 5 węzłach. Autonomiczność na podstawie zapasów żywności



Dziobowy przedział torpedowy.

Dział kalibru 127 mm





Przedział silników elektrycznych (Motor Room).

i słodkiej wody wynosiła około 70 dób. Zapas wody słodkiej wynosił 20 t, w tym 4,5 t wody destylowanej do akumulatorów. Do jego uzupełniania służyły 2 wyparowniki Kleinschmidt Model S o wydajności około 3,6 t/dobę każdy. Dobowe zużycie wody wynosiło około 2,3 t. Do przechowywania żywności służyły komory chłodnicze, wyposażone w agregaty chłodnicze pracujące na freonie 12, które zabezpieczały także pracę wytwornicy lodu i urządzenia do schładzania wody pitnej.

Zapasy sprężonego powietrza do przedmuchiwania balastów, rozruchu silników wysokoprężnych, strzelań torpedowych, ładowania akumulatorów pneumatycznych systemu hydrauliki, systemu regeneracji powietrza i innych potrzeb przechowywano pod ciśnieniem 211 atm w 36 butlach o łącznej pojemności 15,9 m³. Zapas ten był uzu-

pełniany za pomocą 2 sprężarek z napędem elektrycznym Hardie-Tynes o wydajności po 0,57 m³/godz. Przedmuchiwanie balastów w położeniu nawodnym odbywało się za pomocą napędzanej elektrycznie dmuchawy niskiego ciśnienia (0,7 atm).

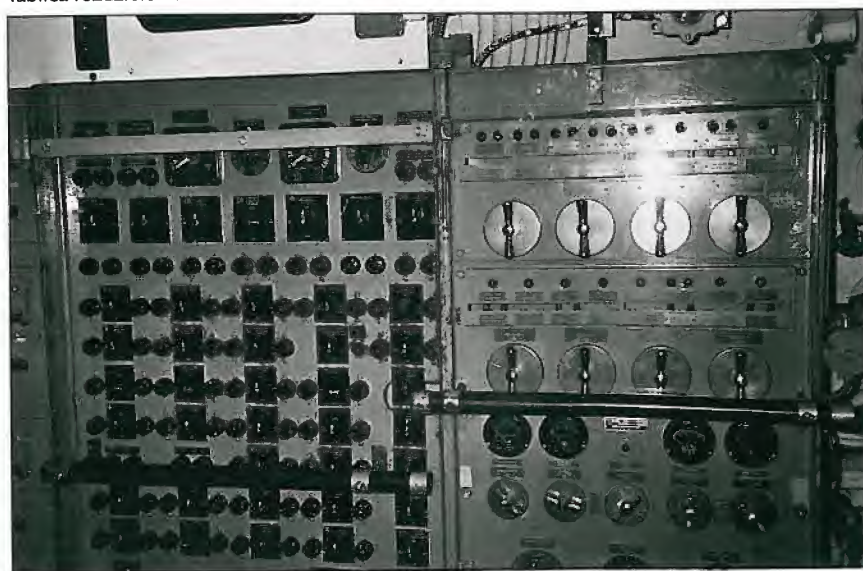
Do zapewnienia normalnego składu chemicznego i odpowiedniej temperatury w przedziałach okrętu podwodnego służył system wentylacji, klimatyzacji i regeneracji powietrza. Ogólnokrętowy system wentylacji składał się z elektrycznego wentylatora ssącego (nawiew) o wydajności 113 m³/minutę oraz wentylatora wyciągowego (wywiew) o wydajności 71 m³/minutę. System klimatyzacyjny składał się z 2 urządzeń, pracujących na freonie 12. W zanurzeniu do oczyszczania powietrza z nadmiaru dwutlenku węgla (normalny poziom około 3%) służyło 37 pojemników

każdy z 7 kg chemicznego pochłaniacza CO₂, rozmieszczonych równomiernie w przedziałach jednostki. W razie potrzeby możliwe było podawanie powietrza lub tlenu, przechowywanego w 11 standardowych butlach.

Okręty typu „Balao” posiadały 4 systemy hydrauliczne (w okrętach przedwojennych projektów funkcje te realizowały systemy pneumatyczne bądź silniki elektryczne). Ogólnokrętowy system hydrauliczny (ciśnienie robocze 42 – 49 atm) zabezpieczał pracę zaworów odpowietrzania i zalewania balastów, zbiorników balastowo-paliwowych i innych, zaworów nawiewu systemu wentylacji i odprowadzenia gazów spalinowych silników wysokoprężnych, urządzeń podnoszonych (peryskopy, antena radiolokatora SV, stacji hydroakustycznej), pokryw wyrzutni torpedowych, dziobowych sterów głębokości, kabestanów i awaryjnego kierowania sterami. Ster kierunkowy, dziobowe i rufowe stery głębokości posiadały własny autonomiczny system hydrauliki. Na wcześniejszych jednostkach serii podnoszenie i opuszczanie peryskopów zapewniały silniki elektryczne, jednak później na wszystkich okrętach zamieniono je na system hydrauliczny.

Zanurzenie i wynurzenie okrętu podwodnego odbywało się poprzez zalewanie bądź przedmuchiwanie zbiorników balastowych, które dzieliły się na 4 grupy: balasty główne (*main ballast tank*), balasty zmienne (*variable ballast tank*), balasty specjalne (*special ballast tank*) oraz zbiorniki balastowo-paliwowe (*fuel oil ballast tank*). Zbiorniki głównego balastu dzieliły się na 4 grupy (łącznie 10 zbiorników). Wszystkie stanowiły model bez kingstonów, a zawory odpowietrzania posiadały grawitacyjne bądź awaryjne ręczne sterowanie. Zbiorniki były przedmuchiwane powietrzem pod ciśnieniem 42,2 atm lub 0,7 atm (w położeniu nawodnym i peryskopowym). W skład zbiorników balastu zmiennego wchodziły dziobowe i rufowe zbiorniki regulacji trymu (*trim tank*), 2 zbiorniki balastu pomocniczego, rozmieszczone na burtach w rejonie śródkręcia oraz zbiorniki kompensacyjne torped (*water round torpedo tank*), obsługujące system wyrównawczy. Do zbiorników balastu specjalnego zaliczano zbiorniki szybkiego zanurzenia (*negative tank*), bezpieczeństwa (*safety tank*) oraz dziobowy zbiornik pływalności (*bow buoyancy tank*). Zbiornik szybkiego zanurzenia służył do nadania jednostce ujemnej pływalności, zawory wenty-

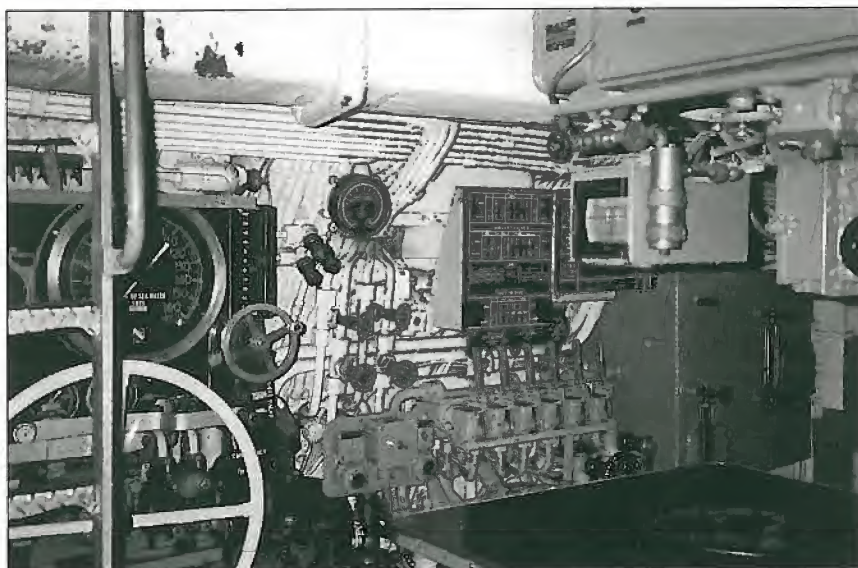
Tablica rozdzielcza.



lacji i zalewania posiadały hydrauliczny i awaryjny – ręczny system sterowania. Przedmuchiwanie było powietrzem o ciśnieniu 15,8 atm, osuszanie i zalewanie możliwe było również z wykorzystaniem pompy regulacyjnej. Zbiornik bezpieczeństwa pełnił funkcję przeciwną – nadawał pływalność dodatnią. Normalnie w położeniu podwodnym był całkowicie zapełniony, do jego przedmuchiwania wykorzystywano powietrze pod ciśnieniem 211 atm, pozwalające na szybkie (awaryjne) wynurzenie. Dziobowy zbiornik pływalności służył do korygowania nadmiernego przegłębienia na dziób oraz stwarzania przegłębienia na rufę w czasie wynurzenia. Zbiornik nie posiadał kingstonów, sterowanie zaworami odpowietrzania hydrauliczne i ręczne, przedmuchiwanie powietrzem o ciśnieniu 211 atm. Zbiorniki balastowo-paliwowe mogły służyć do przechowywania zapasu paliwa, a po jego zużyciu w charakterze głównego balastu. Jego zawory sterowane były hydraulicznie i ręcznie, kingstony zalewania – wyłącznie ręcznie. Przedmuchiwanie powietrzem o ciśnieniu 42,2 atm bądź 0,7 atm. Kompensację objętości zużywanego paliwa wodą zaburtową zapewniał specjalny system (*compensating water system*).

Układ regulacyjny obejmował 2 grupy zbiorników balastu zmiennego i specjalnego. Był on obsługiwany przez czterostopniową, pompę wirową, o maksymalnej wydajności 1,13 m³/minutę, która stanowiła również rezerwową jednostkę systemu zęzowego i przeciwpożarowego. Do osuszania przedziałów okrętu służył układ z pompą tłokową, zapewniającą maksymalne ciśnienie 16 atm. Pompa zęzowa stanowiła rezerwową jednostkę pompy regulacyjnej.

W chwili wejścia do służby jednostki typu „Balao” dysponowały najnowocześniejszymi środkami nawigacji, obserwacji, radiolokacji, hydroakustyki i łączności. *Pampanito* był wyposażony w następujące środki radiolokacyjne: SV (stacja zamontowana w lipcu 1945 w zamian radaru typu SD) – radar wykrywania celów powietrznych i nawodnych, radar SJ-1 – do wykrywania celów nawodnych i powietrznych, a także celów nawigacyjnych, ST – dalmierz radiolokacyjny, wbudowany w jeden z peryskopów, służył do określania odległości od celu, ABK-1 (2 zestawy) i system BN rozpoznawania „swój-obcy” (*Identification Friend or Foe*), systemy radiolokacyjne AN/APR-1 i AN/SPA-1. W skład



Panel wskaźników położenia otworów zaburtowych (z prawej).

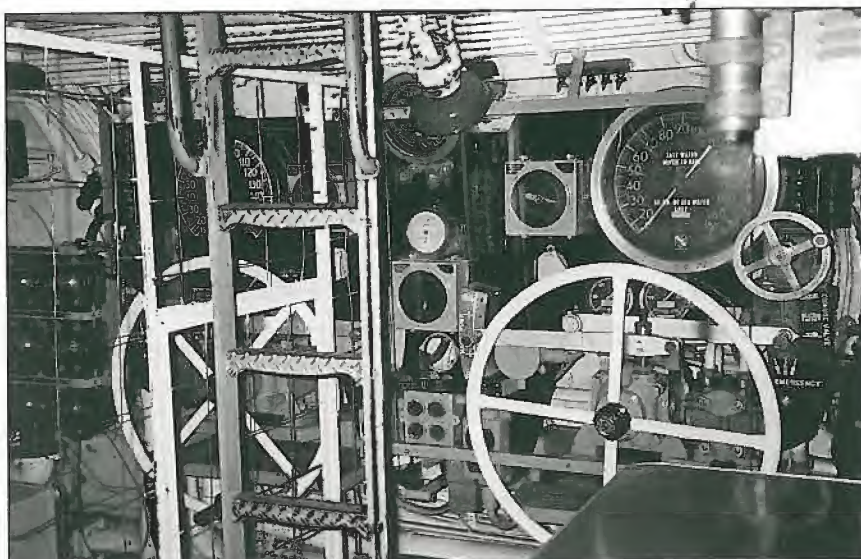


Manifolds zaworów sprężonego powietrza (Air Manifolds).

wyposażenia hydroakustycznego wchodziły: hydrolokator pasywny JT (zamontowany w lipcu 1945 w zamian za JP-1), pozwalający na uzyskiwanie informacji o celach, które mógł wykorzystywać przelicznik strzelań torpedowych TDC, hydrolokator aktywny WCA, szumonomiernik firmy Submarine Signal Corporation, batytermograf CBT40131 (urządzenie do rejestracji temperatury wody zaburtowej). Do określania odległości i namiaru miejsca wybuchu bomb głębinowych służyły wskaźniki odległości (*Depth Charge Range Estimator*) oraz kierunku (*Depth Charge Direction Indicator*). W skład środków nawigacji wchodził system DAS-3 LORAN, logi Bendix Pit Log i Bendix Dummy Log (zainstalowany latem 1945 roku), żyrokompas Arma Mark VII i Arma Mark IX, kursograf Arma Mark V (*Dead Rec-*

koning Analyser) i Arma Mark IV Class 3 (*Dead Reckoning Tracer*) oraz inne wyposażenie. Do obserwacji położenia nawodnego, określania odległości celów i ich kątów kursowych, przekazywania informacji do przelicznika strzelań torpedowych TDC służyły 2 peryskopy. Dziobowy peryskop N 1 (*general observation scope*) służył do obserwacji ogólnej, określania dystansu do celów za pomocą wbudowanego radiodalmierza. W czasie ataku wykorzystywano peryskop rufowy N 2 (*attack scope*) z dalmierzem optycznym. Długość peryskopów wynosiła około 12 m. Do wykonywania fotografii przez peryskopy służyły 35 mm aparaty Eastman-Kodak Mark I Submarine Periscope Camera.

Łączność radiową zapewniały odbiorniki RAK-6, PAL-6 i RBH-2, nadajnik TBL-7, odbiornik-nadajnik ultra-



Stanowisko kierowania sterami głębokości.

krótkofalowy (VHF – UKF) SCR-624B (zainstalowany latem 1945 w zamian radiostacji AN/ARC-4). Do odbioru ogólnie dostępnych stacji radiowych w mesie załogi był zainstalowany odbiornik RBO. Tajną łączność radiową zapewniała maszyna szyfrująca ECM Mark II. W skład łączności wewnętrznej wchodziły system rozgłośni ogólnookrętowej (*general announcing system*), system sygnalizacji alarmowej (*alarm system*) oraz system łączności telefonicznej dwóch rodzajów.

Teraz odbędziemy krótką wycieczkę po pokładzie USS *Pampanito*. W dziobowym przedziale torpedowym (*Forward Torpedo Room*) znajdowało się 6 wyrzutni torpedowych, stelaże dla 10 torped zapasowych, luk do załadunku torped, wyposażenie do załadunku torped i przeładowywania wyrzutni torpedowych, dziobowy luk wejściowy, pełniący również funkcję przedziału służy do awaryjnego opuszczania zatopionego okrętu przez załogę (*escape trunk*) oraz przewody hydrauliczne dziobowych sterów głębokości i kabestanu, WC, wyposażenie hydroakustyczne wraz z logiem, a także koje dla 14 członków załogi. W przedziale znajdowało się również stanowisko ładowania akumulatorów torped elektrycznych Mk 18 oraz spalania wydzielającego się przy tym wodoru.

Dalej w kierunku rufy znajdował się dziobowy przedział akumulatorów (*Forward Battery Compartment*), w żargonie marynarskim nazywany „krajem oficerów” (*officer's country*). Tu znajdowała się kabina d-cy, dwu- i trzyosobowe kabiny oficerskie, pięcioosobowa kabina podoficerów starszych (*chief petty*

officer's), łazienka oficerska i mesa z bufetem, kancelaria okrętowa i wentylatory baterii akumulatorów. Pod platformą w tym przedziale znajdowała się bateria akumulatorów składająca się ze 126 ogniw.

Na górnym poziomie następnego przedziału znajdowała się centrala (*Central Room*), a na dolnym pomieszczenie pomp (*Pump Room*). W centrali mieściły się stanowiska kierowania dziobowymi i rufowymi sterami zanurzenia, zapasowe stanowisko kierowania sterem kierunku z telegrafem maszynowym, kabina radiowa, panel wskaźników położenia otworów zaburtowych (*Hull Opening Indicator Panel*, zwany w żargonie „choinką bożonarodzeniową” – *Christmas Tree*), pokazujący położenie klap zaworów odpowietrzania i zalewania zbiorników balastowych, wentylacji ogólnookrętowej oraz odprowadzania spalin silników wysokoprężnych. W przedziale tym znajdowały się również manifoldy dystrybucji sprężonego powietrza (*Air Manifolds*), stacja kierowania systemem hydrauliki, centrala zaworów systemu regulacyjnego, elektryczne tablice rozdzielcze różnego przeznaczenia, żyrokompasy, kursografy, wyposażenie stacji radarowych SV i ST, wskaźnik szumonomiarnika, wskaźnik ogólnookrętowego systemu komunikacji i inne. Specjalny luk w centrali (*Gun Access Hatch*) umożliwiał obsłudze wyjście na górny pokład do działa kal. 102 mm.

W dziobowym przedziale mieściły się sprężarki powietrza, dmuchawy powietrza niskiego ciśnienia, pompy zęzowe i regulujące, pompy i akumulator ogólnookrętowego systemu hydrauliki, agre-

gaty chłodnicze systemu klimatyzacyjnego i komór chłodniczych, różnorodne rurociągi, aparatura i wyposażenie elektryczne.

Bezpośrednio ponad centralą znajdowało się stanowisko dowodzenia (*Conning Tower*), główne stanowisko nawigacyjne i bojowe stanowisko d-cy, skąd kierował atakiem. Tam mieściły się peryskopy, przelicznik strzelań torpedowych TDC, wskaźniki i panele kierowania stacji hydroakustycznej i radiolokatorów SJ i ST, główne stanowisko kierowania sterem kierunku, kursograf (analogiczny z umieszczonym w centrali), radionamiernik, środki łączności wewnętrznej. Znajdowały się także *Torpedo Indicating Panels*, wskazujące stan wyrzutni torpedowych i pozwalające na odpalanie torped ze stanowiska dowodzenia. Dolny luk łączył stanowisko dowodzenia z centralą, a górny prowadził na otwarty pomost.

Dalej znajdował się rufowy przedział akumulatorów (*After Battery Compartment*). W jego dolnej kondygnacji mieściła się bateria akumulatorów, składająca się ze 126 ogniw, magazyny żywnościowe, komora amunicyjna artylerii i broni ręcznej. Powyżej, na górnym poziomie znajdował się kambuz, mesa załogi, 2 WC, umywalnia, 2 łazienki, pralnia oraz 36 koi.

W maszynowni dziobowej (*Forward Engine Room*) znajdowały się główne generatory wysokoprężne Nr 1 i Nr 2, 2 wyparowniki wody morskiej, zapasowe pompy paliwowe i olejowe, wirówki olejowe i paliwowe oraz wentylatory systemu wentylacji ogólnookrętowej.

W maszynowni rufowej (*After Engine Room*) mieściły się główne generatory wysokoprężne Nr 3 i Nr 4, pomocniczy generator wysokoprężny (poniżej platformy), pompy olejowe i paliwowe oraz wirówki, agregat systemu klimatyzacyjnego oraz luk wyjściowy prowadzący na górny pokład.

W następnym przedziale (*Maneuvering Room*) umieszczono stanowisko kierowania napędowymi silnikami elektrycznymi, pomocniczą tablicę rozdzielczą, obrabiarkę i WC. W dolnej kondygnacji przedziału znajdowało się pomieszczenie silników (*Motor Room*), mieszczące główne elektryczne silniki napędowe z przekładniami, a także pompy chłodzenia i smarowania.

W rufowym przedziale torpedowym (*After Torpedo Room*) znajdowały się 4 wyrzutnie torpedowe i stelaże dla 4 torped zapasowych, luk do załadunku torped, wyposażenie do załadunku tor-



Koję w przedziale rufowym.

ped i przeładowywania wyrzutni, stanowisko ładowania akumulatorów torped elektrycznych i spalania wodoru, przewody hydrauliczne rufowych sterów głębokości i steru kierunkowego, 12 koi załogi, WC, magazynek bosmański, magazyn części zapasowych. W przedziale tym usytuowano rufowy luk wyjściowy (*After Escape and Rescue Hatch*) do awaryjnego opuszczania zatopionej jednostki, co wymagało jednak całkowitego zalania przedziału wodą.

Teraz przejdziemy do historii okrętu – muzeum. Stępkę nowego okrętu podwodnego położono 15 marca 1943 roku w stoczni marynarki wojennej Portsmouth Naval Shipyard w stanie New Hampshire. *Pampanito* został wodowany 12 lipca 1943, a 6 listopada wszedł oficjalnie w skład marynarki wojennej USA. Próby jednostki w ruchu i zgrywanie załogi prowadzono od 29 listopada do 15 stycznia 1944 roku, po czym SS-383 opuścił New London i trasą przez Kanał Panamski skierował się do miejsca stałego bazowania w Pearl Harbor.

15 marca 1944 roku, równo rok od chwili położenia stępki, okręt przyjął na pokład 16 torped Mk 14 i 8 Mk 18, po czym wyszedł w swój pierwszy patrol bojowy w rejon Karolinów, który trwał do 2 maja 1944. Podstawowym zadaniem *Pampanito* było ratowanie amerykańskich lotników strąconych bądź wodujących awaryjnie nad oceanem (w czasie wojny tym sposobem uratowano na Pacyfiku 504 lotników). Następnie jednostka otrzymała rozkaz skierowania się w rejon wyspy Guam, gdzie 7 kwietnia napotkała pierwszy konwój japoński. Atak okazał się nieudany, a okręt został wykryty przez nieprzyjacielskie niszczyciele, które tropiły

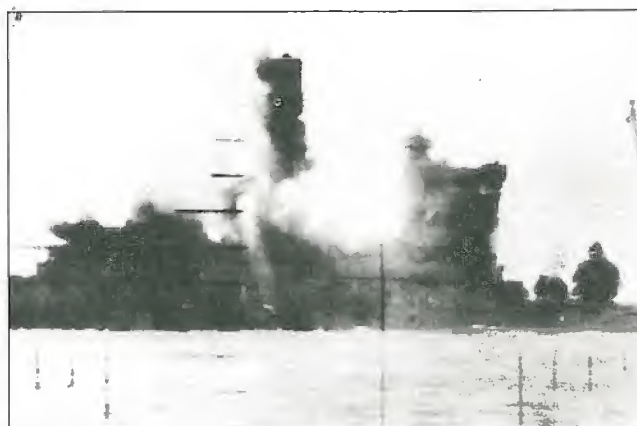
go przez wiele godzin. W ciągu następnych 4 dób jednostka niejednokrotnie próbowała atakować wspomniany konwój, jednak zawsze napotykała na ostrą kontrakcję okrętów eskorty. W czasie jednego z japońskich ataków okręt zanurzył się na głębokość 200 m, znacznie przekraczając głębokość roboczego zanurzenia. *Pampanito* został poważnie uszkodzony i do wnętrza kadłuba sztywnego przedostała się spora ilość wody zaburtowej. Nocą 10 kwietnia w kierunku konwoju, składającego się z 2 transportowców i 4 okrętów eskorty, wystrzelono 4 torpedy, z których 2 osiągnęły cel. Po utracie kontaktu z konwojem załoga przeprowadziła remont części powstałych uszkodzeń i kontynuowała patrol. Dalsze poszukiwania nieprzyjacielskich jednostek nie przyniosły rezultatu, a sam okręt był niejednokrotnie atakowany przez japońskie samoloty. W dniu 25 kwietnia z uwagi na braki paliwa SS-383 zmuszony był skierować się w drogę powrotną do bazy.

Następny patrol bojowy rozpoczął się 3 czerwca 1944. W trakcie postoju w bazie przeprowadzono remont i modernizację jednostki. Dzięki przebudowie jednego z głównych zbiorników balastowych na zbiornik balastowo-paliwowy zwiększono zasięg, na stanowisku dowodzenia zainstalowano dodatkowy kursograf (identyczny ze znajdującym się w centrali) oraz dodatkową radiostację UKF do łączności z samolotami. Tym razem rejon patrolowania wyznaczono na podejściu do cieśniny Bungo, prowadzącej na japońskie Morze Wewnętrzne (kodowe określenie – „Hit Parade”), uważnym za najbardziej niebezpieczne dla amerykańskich okrętów podwodnych. Po drodze *Pampanito* tra-

fił do strefy strasznego tajfunu. W rejonie cieśniny Bungo jednostka operowała przez okres około miesiąca, w ciągu dnia znajdowała się w zanurzeniu, a wynurzała się w nocy w celu naładowania akumulatorów. O tej porze roku ten rejon oceanu obfituje w fosforyzujący plankton, co demaskowało okręt, znajdujący się w położeniu nawodnym bądź na głębokości peryskopowej. Rankiem 23 czerwca to zjawisko ocaliło *Pampanito* – wachtowni zauważyli fosforyzujące ślady 2 mknących w kierunku jednostki torped. W końcu czerwca SS-383 wraz z 3 innymi okrętami podwodnymi został skierowany na przechwycenie powracającego do bazy po bitwie na Morzu Filipińskim japońskiego zespołu operacyjnego, jednak jego poszukiwania nie dały żadnych rezultatów. W ostatnich dniach patrolu jednostka kilka razy wykrywała nieprzyjacielskie statki, nie mogła jednak zająć dogodnej do ataku pozycji. W dniu 6 lipca zauważono konwój składający się z 6 statków i jednostek eskorty poruszający się pod przykryciem 3 samolotów. Jedna z 3 wystrzelonych torped trafiła nieprzyjacielski statek. Okręt został zaatakowany przez eskortę i samoloty przeciwnika, a kilka dni później ledwie zdołał uniknąć japońskiej torpedy (prawdopodobnie wystrzelonej przez miniaturowy okręt podwodny), która przeszła w odległości raptem 3-5 metrów. 17 lipca *Pampanito* skierował się na Midway, którą osiągnął 23 lipca.

Po remoncie i szeregu modyfikacji w dniu 17 sierpnia okręt wyszedł w swój trzeci patrol bojowy. Załogę zżerało pragnienie otwarcia w końcu własnego konta zatopionych statków nieprzyjaciela. Tym razem *Pampanito* miał operować w składzie „wilczego stada” – „Ben’s Busters”, które tworzyły również *Growler* i *Sealion*. Miejscem łowów „stada” wyznaczono rejon między Tajwanem a Filipinami. Już w czasie przejścia ujawnił się poważny problem – zasięg działania radiostacji UKF *Pampanito* nie przekraczał 8000 jardów (7300 m) co powodowało, że koordynacja działań z innymi okrętami stawała się bardzo problematyczna. Potwierdziła to przyszłość.

W dniu 30 sierpnia „Ben’s Busters” wraz innym „stadem” atakowały japoński konwój, topiąc 7 statków, jednak *Pampanito* nie otrzymał od pozostałych jednostek informacji o lokalizacji konwoju, którego nie zdołał wykryć. Później okręt zetknął się z poważnym problemem technicznym – przeciekami wody zaburtowej do dziobowego zbiornika re-



Dwa ujęcie atakowanego japońskiego frachtowca, wykonane przez peryskop.
Fot. U.S. Nawy

gulującego, który udało się usunąć siłami własnymi załogi, wykorzystując posiadane wyposażenie nurkowe.

W dniu 6 września z Singapuru wyszedł do Japonii konwój, który odegrał tragiczną rolę w losach SS-383. Poza kauczukiem i ropą naftową przewoził on również 2000 brytyjskich i australijskich jeńców wojennych, uczestniczących w budowie smutnie zapisanej w pamięci linii kolejowej Birma – Tajlandia. FLUPAC (*Fleet Radio Unit Pacific*) przechwyciło i rozszyfrowało japońskie radiogramy, zawierające informacje o pozycji kursie konwoju. „Ben's Busters” otrzymali rozkaz przechwycenia konwoju w rejonie wyspy Hainan.

W dniu 12 września o godz. 01:30 radiolokator *Pampanito* wykrył konwój przeciwnika w odległości 15 Mm, a po kilku minutach identyczne informacje nadeszły z pokładu *Growler*. Rozpoczęło się polowanie. Jako pierwszy zaatakował *Growler*, który zatopił niszczyciel i uszkodził 2 statki handlowe. Po nim zaatakował *Sealion*. Jego ofiarami padły zbiornikowiec i towarowo-pasażerski statek *Rakuyo Maru*, który dosięgły 2 torpedy. Na pokładzie tego ostatniego znajdowało się 1300 jeńców wojennych. Japończycy zostawili statek pozostawiając na pastwę losu jeńców. *Rakuyo Maru* zatonął dopiero po 12 godzinach, co pozwoliło jeńcom zbudować tratwy i zabrać niewielkie zapasy wody oraz żywności. Później *Growler* posłał na dno japoński eskortowiec. Niestety wybuchy torped i zrzuconych w trakcie kontrataków bomb głębinowych doprowadziły do śmierci wielu znajdujących się w wodzie rozbitków.

Pampanito zdołał podjąć atak dopiero wieczorem dnia następnego. Pierwszy atak nie powiódł się z powodu rozruchu silnika torpedy w wyrzutni N 4 przy zamkniętej jeszcze pokrywie (tzw. „hot

run”). Ostatecznie o godz. 22:40 jednostka odpaliła 5 torped z dziobowych wyrzutni w kierunku 2 nieprzyjacielskich transportowców, zaś o godz. 22:43 kolejne 4 torpedy z wyrzutni rufowych do innej pary statków. 7 z 10 wyrzeczonych torped dosięgło celu. Dwa duże transportowce poszły na dno w ciągu zaledwie 10 minut, a na kolejnym wybuchł silny pożar. Rezultaty trafień czwartego statku z powodu gęstego dymu były niepewne.

Jednym z zatopionych statków był *Kashidoki Maru* (eks-amerykański *President Harrison*, zdobyty na początku wojny) o nośności 10 500 t. Na jego pokładzie znajdowało się 900 jeńców wojennych i 400 japońskich pasażerów. Japończycy zdołali uratować jedynie 540 jeńców. Po przeładunku wyrzutni torpedowych *Pampanito* wystrzelił salwę 3 torped w kierunku okrętu eskorty, jednak chybił celu. W następnych dniach *Pampanito* i *Sealion* kontynuowały poszukiwania resztek konwoju. Po południu 15 września jednostka wynurzyła się wśród pływających na morzu szczątków zniszczonego konwoju. Dalej cytaty z raportu d-cy okrętu o patrolu:

„16:05. Sygnalista na pomoście zauważył tratwę z ludźmi, z bronią gotową do strzału, zbliżyliśmy się dla dokonania sprawdzenia. Ludzie byli pokryci mazutem i brudem, tak, że trudno było określić kim są. Coś krzyczeli, jednak mogliśmy zrozumieć tylko słowa: „Prosimy, weźcie nas!”. Wezwana na pokład grupa ratownicza, zdjęła ludzi z tratwy. Było to 15 brytyjskich i 1 australijski jeńiec wojenny, którzy uratowali się z zatopionego w nocy z 11/12 września 1944 roku statku. „Dowiedzieliśmy się, że statek zmierzzał z Singapuru na Formozę (Tajwan) z ponad 1300 ludźmi na pokładzie”.

Byli to jeńcy wojenni z *Rakuyo Maru*, zatopionego przez *Sealion*, którzy dryfo-

wali na tratwie już 4 dobę.

„16:34. Jak tylko ludzie znaleźli się na pokładzie, rozebraliśmy ich i oczyściliśmy z ropy i brudu. Zwolniliśmy przedział rufowy i tam przenieśliśmy uratowanych. Każdy otrzymał kawałek nasączonej wodą tkaniny do ssania. Wszyscy byli bardzo wyczerpani po 4 dobach przebywania na trawie i 3 latach niewoli. Wielu było przywiązanych do śliskiej od ropy tratwy i nie mieli niczego, poza kamizelkami ratunkowymi. Wszyscy cierpieli na liczne choroby, w tym malarię, beri-beri, mieli wrzody od morskiej wody, liszaje i inne przypadłości. Niektórzy znajdowali się w fatalnym stanie. Ich żałosny widok nie sposób zapomnieć...”

17:01 Poprosiliśmy *Sealion* o pomoc.

17:12. Zdjęliśmy 9 ludzi z drugiej tratwy.

17:21. Wyłowiliśmy kolejnych 6 ludzi.

17:30. Wyłowiliśmy dalszych 6 ludzi.

17:53. Wyłowiliśmy około... 11 ludzi.

18:24...około 6 ludzi.

18:32...około 5 ludzi.

19:57. Szybko zapada zmierzch. Wyłowiliśmy jeszcze 1 człowieka.

20:05. Gdy podjęliśmy na pokład ostatnią grupę 10 ludzi, było już zupełnie ciemno...Po dokonali ostatecznego podsumowania, okazało się, że mamy na pokładzie 73 uratowanych. Wszyscy oni razem z 79 członkami naszej załogi i 10 oficerami sprawili, że pomieszczenia stały się ciasne.

20:15. Mimo starannego sprawdzenia nie udało się odnaleźć nikogo więcej, wzięliśmy kurs na Saipan na 4 silnikach wysokoprężnych...”

Uratowani wymagali pilnej pomocy lekarskiej, jednak na pokładzie nie było lekarza. Całość zadań związanych z troską o zdrowie jeńców spadła na barki jedynego członka załogi *Pampanito* posiadającego przygotowanie medyczne – pielęgniarz Pharmacist's

Mate First Class Maurice L. Demers. Dzięki jego troskliwej opiece zmarł tylko 1 z uratowanych. Ogółem ze znajdujących się na pokładzie *Rakuyo Maru* 1318 jeńców wojennych amerykańskie 4 okręty podwodne uratowały 159 ludzi, a Japończycy 136. W dniu 18 września jednostka spotkała się z amerykańskim niszczycielem, który przekazał na jej pokład lekarza, pielęgniarza (*Pharmacist's Mate*) oraz niezbędne medykamenty. W dniu 20 września *Pampanito* wyokrętował uratowanych na wyspie Saipan i 28-ego tego miesiąca osiągnął Pearl Harbor. Wyróżniający się w tym patrolu członkowie załogi otrzymali odznaczenia, a d-ca okrętu Lieutenant Commander (pol. kmdr ppor.) Paul Edward Summers został kawalerem Navy Cross.

W dniu 7 października dowództwo okrętem objął doświadczony podwodnik Captain (pol. kmdr) Frank Wesley (Mike) Fenno, który zastąpił Paula E. Summersa, dowodzącego *Pampanito* w czasie 3 patroli bojowych. W dniach 17-25 października załoga przeszła ćwiczenia pod kierownictwem nowego dowódcy, a 28 października 1944 SS-383 wyszedł na swój czwarty patrol bojowy w składzie „wilczego stada” „Fennomints”, składającego się z 4 okrętów. „Stado” miało atakować konwoje nieprzyjaciela między wyspą Hainan a Hongkongiem. 17 listopada, po postojach w celach uzupełnienia paliwa i remontu na wyspach Midway i Saipan, jednostki osiągnęły rejon operacyjny.

Poszukiwania przeciwnika prowadzono w położeniu nawodnym, poruszając się zygzakiem i włączając co 15 minut radar SJ oraz podnosząc peryskop. 18 listopada wykryto konwój składający się z 3 statków. *Pampanito* wystrzelił w kierunku konwoju 10 torped ze wszystkich wyrzutni, zatapiając transportowiec *Shinko Maru* i uszkodzając kolejny statek. Rankiem 30 listopada jednostka wykryła konwój ochraniający przez 5 okrętów i przez kolejne 2 doby śledziła jego ruchy, starając się zająć dogodną do ataku pozycję. Atak na jeden z transportowców okazał się nieudany. W dniu 3 grudnia przy sztormie o sile 7B jeden okrętów „stada” nawiązał kontakt bojowy z kolejnym konwojem. Zatopiono 5 statków, jednak sala 4 torped odpalonych przez *Pampanito* chybiła celu, a sam okręt został zaatakowany bombami głębinowymi. Dalsze poszukiwania konwoju nie przyniosły żadnych rezultatów. Kończyły się zapasy paliwa i 18 grudnia SS-383 skierował

się do Fremantle (Zachodnia Australia), które osiągnął 30 grudnia. Patrol bojowy trwał 63 doby, a w jego trakcie pokonano trasę 16 466 Mm. Ku zdziwieniu załogi, jednostkę witała radośnie grupa dawnych jeńców wojennych z *Rakuyo Maru*. Za przeprowadzenie patrolu d-ca jednostki został odznaczony orderem Bronze Star.

W trakcie przeprowadzonego remontu rufowe działo kalibru 20 mm zostało zastąpione działem kalibru 40 mm, a 2 stycznia 1945 dowództwo okrętu objął ponownie Paul E. Summers. W dniu 23 stycznia „wilcze stado” w składzie *Pampanito* i SS-362 *Guavina* skierowało się ku wschodnim wybrzeżom Malajów. 1 lutego okręt przeciął linię równika i nowicjusze przeszli „chrzest”, a w roli Neptuna wystąpił sam dowódca. W nocy 6 lutego wykryto konwój składający się z 3 statków i 4 okrętów eskorty. *Pampanito* zatopił transportowiec *Engen Maru* (7000 t), a kolejny zapisał na swoje konto *Guavina*. 7 lutego wykryto kolejny konwój i następnej nocy salwa 3 torped z *Pampanito* posłała na dno statek z ładunkiem benzyny i uszkodziła następny. W dniu 12 lutego jednostka przybyła do wyzwolonej niedawno od Japończyków bazy Subic Bay na Filipinach, gdzie uzupełniła zaopatrzenie i dokonała remontu.

W dniu 25 lutego 1945 roku *Pampanito* wyszedł w szósty, ostatni patrol bojowy ku brzegom Malajów. 2 marca spotkał się z 2 innymi okrętami podwodnymi, z którymi utworzył wspólnie „wilcze stado”. Wielodniowe poszukiwania nieprzyjaciela nie przyniosły żadnych rezultatów i 5 kwietnia *Pampanito* przybył na Saipan w celu uzupełnienia paliwa. Po tygodniowym patrolowaniu SS-383 przybył 24 kwietnia wraz z grupą okrętów do Pearl Harbor. Później jednostka została skierowana na remont i dokowanie w stocznicy marynarki wojennej Hunter's Point w San Francisco, którą osiągnął w dniu 3 maja.

W trakcie remontu działo kalibru 102 mm zastąpiono działem kalibru 127 mm, zamontowano podwójnie sprzężone działa kalibru 40 mm i kalibru 20 mm, nowy radar SV, zmodernizowano stację hydroakustyczną. Po zakończeniu remontu okręt pod dowództwem Commander'a (pol. kmdr por.) Donalda Scheera wyruszył w swój kolejny patrol, jednak 15 sierpnia, po wyrażeniu przez Japonię zgody na kapitulację, został zawrócony do San Francisco.

W trakcie 6 przeprowadzonych patroli bojowych *Pampanito* zatopił 6 statków

o łącznym tonażu 27 000 ton i uszkodził następne 4. W dniu 4 września 1945 roku SS-383 przeprowadził swoje 697 i jak się miało okazać ostatnie zanurzenie u wybrzeży Kalifornii. W dniu 15 grudnia 1945 jednostka została odstawiona do rezerwy i zamurowana na wyspie Mare Island.

W latach 60-tych okręt był wykorzystywany jako stacja treningowa Szkolnego Dywizjonu Okrętów Podwodnych, a niektóre elementy jej wyposażenia zostały zdemontowane w charakterze części zamiennych dla innych jednostek. W grudniu 1971 roku *Pampanito* został skreślony ze stanu floty, a w 1976 roku przekazany Maritime Park Association (wcześniej Maritime Museum Association) w celu zachowania w charakterze pamiątki narodowej i okrętu-muzeum. W roku 1982 jednostka została udostępniona dla publiczności i wkrótce stała się najbardziej popularnym okrętem-muzeum w kraju. Co roku odwiedza go około 250 000 ludzi. Krok za krokiem, dzięki pełnej poświęcenia pracy stowarzyszenia, jednostce przywracany jest pierwotny wygląd. Wiele systemów okrętowych jest technicznie sprawnych, w tym 3 główne generatory wysokoprężne i urządzenie chłodnicze. Jednostka dwukrotnie przechodziła dokowanie. Wiosną 1996 okręt opuścił swoje nabrzeże, by stać się bohaterem filmu „Down Periscope” z udziałem takich aktorów filmowych jak Kelsey Grammer, Lauren Holly, Rob Schneider i inni. Pamięć o *Pampanito* na zawsze pozostała w duszach dawnych członków jego załogi: „Gdy ujrzałem ten okręt, łzy potoczyły mi się z oczu. Gdy wszedłem na pokład, pocałowałem go”, powiedział jeden z nich w czasie spotkania weteranów jednostki w roku 2000. ●

Bibliografia

1. Carl Nolte, *A Submarine and Her Crew*, San Francisco Maritime National Park Association, 2001.
2. *Fighting Ships of The World*, London, Hamlyn, 1980.
3. Norman Friedman, *U.S. Submarines Since 1945*, Annapolis Naval Institute Press, 1994.
4. L.M. Jérémiejew, F.P. Szergin, *Podwodnyje łodki inostrannykh flotow wo wtoroj mirovoj wojnie*, Moskwa, Wojennoje izdatielstwo Ministerstwa Oborony SSSR, 1962.
5. S.N. Prasolow, M.B. Amitin, *Ustrojstwo podwodnykh łodok*, Moskwa, Wojennoje izdatielstwo Ministerstwa Oborony SSSR, 1973.
6. Internet

**Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański**

Klaus Fischer (Niemcy)
Jarosław Cichy
Michał Jarczyk

Torpedowiec T 30 w Helsinkach w połowie czerwca 1944 r. oczekujący na swojego towarzysza T 31. Do wyjścia na operację „Drosselfang” pozostało jeszcze kilka dni
Fot. „Suomen Laivasto Sodassa 1939-1945”

część I



Operacja „Drosselfang”

Bitwa dwóch torpedowców (Flottentorpedoboote) Kriegsmarine z kutrami torpedowymi Bałtyckiej Floty Czerwonej, do której doszło pod koniec czerwca 1944 r., tzn. w ostatniej fazie radzieckiej operacji zaczepnej mającej na celu zdobycie fińskiego Wyborga, jest mało znanym epizodem w krwawych zmaganiach o kontrolę nad wschodnią częścią Zatoki Fińskiej. Opisy tej bitwy, które ukazywały się w literaturze fachowej do tej pory, najczęściej kwitowane były jednym lapidarnym zdaniem. Jeżeli chodzi o polską literaturę marynistyczną to jej jedyny opis znajdujemy w wiekowej już książce Edmunda Kosiarza *Druha Wojna Światowa na Bałtyku* z roku 1988. Opis ten poparty odpowiednim, lecz niedokładnym planikiem sytuacyjnym, opierający się w głównej mierze na wspomnieniach wojennych radzieckiego admirała Tribuca¹ jest jednak, delikatnie mówiąc, bardzo zniekształcony i przedstawia sobą wyłącznie „jedyne słuszny”, bo radziecki punkt widzenia, przepojony ideologią, która wydaje się pokutować do dzisiaj.

Niniejszy artykuł pióra wymienionych wyżej autorów jest próbą zrekonstruowania operacji „Drosselfang” i przedstawienia jej we właściwym świetle, co nastąpiło w oparciu o dokumenty zebrane w Federalnym Archiwum we Fryburgu (Bundesarchiv, Freiburg/Breisgau) oraz o współczesną literaturę wojennomorską, która ukazała się w Rosji po roku 1991.

Sytuacja militarna na wschodnim Bałtyku w roku 1944

Kontradmirał Böhmer, dowódca niemieckich sił morskich operujących w Zatoce Fińskiej, w swoim sporządzonym pod koniec 1943 r. raporcie, zwrócił uwagę na podstawie zebranych w latach 1942 i 1943 doświadczeń, że w roku 1944 należy się liczyć z możliwością wzmożonej aktywności radzieckiego lotnictwa, kutrów torpedowych i trałowców, stwierdzając jednocześnie, że skuteczne przeciwdziałanie tym zamiarom wroga, będzie możliwe wyłącznie przy efektywnym wsparciu własnego lotnictwa myśliwskiego. Innym warunkiem, na który admirał zwrócił uwagę było utrzymanie niemiecko-fińskiego

frontu wokół Leningradu i na brzegach Zatoki Fińskiej.

Rosjanie po wzmocnieniu pod koniec 1943 r. swoich garnizonów na tzw. przyczółku Oranienbaumskim i w Leningradzie rozpoczęli w styczniu następnego roku wielką ofensywę, której celem było przerwanie blokady miasta Lenina, odblokowanie przyczółka Oranienbaumskiego i odrzucenie Niemców na zachód.

Gorzko miał się zemścić na Niemcach fakt, że ich dowództwo przez cały czas działań wojennych nie znalazło ani czasu, ani środków, aby zlikwidować wspomniany przyczółek wokół Oranienbaumu (powierzchnia 32 x 45 km). Utrzymywany przez Rosjan Oranien-

baum przy wsparciu kronsztadzkich baterii artylerii brzegowej i sprawnych jeszcze wież artyleryjskich kal. 305 mm pancernika *Pietropawłowsk* (eks-*Marat*). Na wspomnianym obszarze znajdowało się przynajmniej 10 radzieckich dywizji mając naprzeciw siebie tylko dwie „zamarłe” na swoich pozycjach dywizje niemieckie. Radzieckie natarcie poprzedziła nawała ogniowa artylerii okrętowej i baterii nadbrzeżnych; i tak w dniu 15 stycznia cumująca na Newie *Oktjabrskaja Rewolucija* otworzyła ogień w kierunku pozycji niemieckich, do którego przyłączyła się bateria wciąż nieukończona *Połtawy* (eks – niem. *Lützow*) oraz niszczyciele. Ogień skoncentrował się na magazynach i składach amunicji. Strona niemiecka zgromadziła wokół Leningradu i Oranienbaumu liczne baterie artylerii polowej i nadbrzeżnej, wśród których znajdowały się 32 baterie armijne artylerii nadbrzeżnej Wehrmachtu o kalibrze od 155 do 305 mm, artyleria Kriegsmarine z armatami kalibru od 100 do 280 mm oraz 802 i 856 dywizjon artylerii ciężkiej, 530, 531, 708 i 768 Batalion Artylerii Ciężkiej, 914. dywizjon artylerii ciężkiej Wehrmachtu oraz inne jednostki².

1. W. F. Tribuc, *Baltijcy nastupajut*, Kaliningrad 1958.

2. zestawienie wg Jürga Meistera, *Der Seekrieg In den osteuropäischen Gewässern 1941-1945*, München 1958, str. 75.

Umiejętnie i z dużym impetem przeprowadzone przeważającymi siłami uderzenie przyniosło natychmiastowy sukces, gdyż przełamało pierścień okrążenia Leningradu. W dniu 17 stycznia siły zgromadzone w Oranienbaumie połączyły się z Leningradem. 530. dywizjon artylerii brzegowej Kriegsmarine przez dwa dni bił się w okrążeniu, lecz ostatecznie udało mu się z niego wyrwać. Kiedy w następnych dniach przerwane zostało połączenie między wojskami niemieckimi a fińskimi na Przesmyku Karelskim, niem. dowództwu nie pozostało nic innego, jak zarządzić odwrót na linię Narwy. Większość wojsk udało się wprowadzić wyrwać z radzieckiego okrążenia, lecz stało się to kosztem pozostawienia prawie całej ciężkiej artylerii.

W dniu 31 stycznia Rosjanie stanęli na brzegu rzeki Narwa, którą sforsowali w kilku miejscach w dniu 9 lutego. Choć zima przełomu 1943/44 miała raczej łagodny przebieg, a Zatoka Fińska zamarzała tylko na odcinku od Leningradu do wyspy Suursaari, siły nawodne Kriegsmarine nie mogły udzielić w tych krytycznych dnia żadnego wsparcia uwikłanym w ciężkie boje na froncie lądowym wojskom, gdyż z końcem 1943 r. do niemieckich stoczni na przegłady i remonty skierowane zostały wszystkie operujące tutaj do tej pory okręty.

Dopiero 14 lutego do Tallina przybyły pierwsze okręty; 1. Flotylla Trałowców i trzy niszczyciele (Z 25, Z 35, Z 39) oraz torpedowce T 30. Również Rosjanie wykorzystali zmianę pogody i fakt, że „puściły” lody, gdyż przeprowadzili próbę wysadzenia desantu w sile 500 ludzi za nm. linią frontu koło Hungerburga (Narva-Jõesuu³). Także radzieckie lotnictwo dokonywało w lutym częstych nalotów na fińskie porty i bazy, głównie Kotkę i Helsinki. Od 5 marca pierwsze nm. patrolowce i kutry dozorowe zaczęły zajmować swoje pozycje celem ochrony postawionych tam zagród minowych. Niezależnie od flotylli, które operowały na Bałtyku w roku 1943, Dowódca Wschodniego Bałtyku (F.d.M. Ost) dysponował 6. Flotyllą Niszczycieli, 2 torpedowcami i 6. Flotyllą Kutrów Torpedowych. Sieć przeciwko radzieckim okrętom podwodnym zamykająca im drogę do Zatoki Fińskiej została ponownie rozciągnięta między Nargön a Porkkala, co nastąpiło 13 marca. Jednocześnie odnowiono i uzupełniono stare zagrody minowe. Szczególnie intensywnie rozbudowywana była zagroda „Seeigel”, co trwało przez cały okres letni.

Miała ona skutecznie zapobiegać próbom przedarcia się radzieckich okrętów podwodnych na Bałtyk a tym samym zabezpieczyć niemieckie zaplecze przed akcjami Floty Czerwonej. Tym sposobem zablokowano praktycznie radzieckie okręty podwodne we wschodniej części Zatoki Fińskiej. Postawione ponownie w zatoce Narwy zagrody minowe mające osłonić lewą flankę niemieckiego frontu wymagały stałej obecności sił dozorowych, które wkrótce stały się obiektem ciężkich ataków lotnictwa radzieckiego, których intensywność i siła wzrosły od połowy maja. Nieustanne naloty doprowadziły załogi jednostek do stanu silnego przemęczenia, a same jednostki wymagały remontów. Do lipca Kriegsmarine nie mogła liczyć na wsparcie lotnictwa. Dopiero wtedy do estońskiego Wessenbergu (Rakvere) przebazowano, na krótko zresztą, 54. Eskadrę Myśliwską (Jagdgeschwader) oraz 2. Grupę 1. Eskadry (Ju-87, od maja 1944 - FW 190), co sprawiło że ataki lotnictwa radzieckiego na jednostki w Zatoce Narwy trochę osłabły.

Wkrótce do zwalczania niemieckiego dozoru włączyły się również lekkie siły nawodne Floty Czerwonej. 30.05 do akcji wkroczyły po raz pierwszy radzieckie kutry torpedowe w liczbie 5 (TK-14, 84, 94, 124, 161) atakując jednostki 5. Flotylli Trałowców (Rosjanie utrzymywali, że zatopili 3 patrolowce i 1 kuter trałowy oraz uszkodzili jeden oraz barkę desantową).

Mimo ciągłej obecności niemieckich jednostek Rosjanie w następnych miesiącach nie ustawiali w próbach wytrawiania w zagrodzie „Seeigel” wolnych przejść, a to z kolei było przyczyną, że dochodziło tam często do potyczek czy wymiany ognia.

05.06 radzieckim kutrom torpedowym udało się zatopić w Zatoce Narwa niemiecki trałowiec M 37 (TK-101) co było namacalnym dowodem, że Rosjanie ulepszyli stosowaną do tej pory taktykę. Radzieckie kutry trałowe, które w Zatoce Narwa próbowały wytrawiać w niemieckich zagrodach minowych wolne przejścia zostały zaatakowane przez niemieckie trałowce. Przywołane na pomoc kutry torpedowe TK-16, 26, 36, 46 typu D-3 zgłosiły następnie zatopienie trzech wrogich kutrów trałowych, czego nie potwierdziła strona przeciwna. Utracono natomiast TK-46, który zniszczony został w koncentrycznym ogniu niemieckich trałowców (eksplodował i zatonął).

W nocy 7 czerwca jednostki 3. Flotylli

Trałowców stoczyły bitwę z 19 radzieckim kutrami trałowymi, zatapiając jeden z nich. W odpowiedzi na to zdarzenie, następnej nocy, Rosjanie skierowali przeciwko niewygodnym im trałowcom pięć kutrów torpedowych. W potyczce, do której doszło, Rosjanie stracili dwa kutry torpedowe, podczas gdy jednostki niemieckie odniosły tylko lekkie uszkodzenia, a na ich pokładach było w sumie tylko trzech rannych. Godna podkreślenia jest odwaga, która cechowała Rosjan, gdyż we wszystkich dotychczasowych potyczkach podchodzili do swych unieruchomionych okrętów bardzo blisko, starając się przy tym ustawić burtę w burtę, aby przejąć na swoje pokłady załogi z mających niebawem zatonać jednostek. Pamiętać należy, że rosyjskie kutry miały napęd benzynowy i przy bezpośrednim trafieniu wybuchały niczym pochodnie.

W dniu 9 czerwca 1944 r. Rosjanie na Przesmyku Karelskim rozpoczęli już dawno oczekiwaną ofensywę, której celem militarnym było dojście do północnej części Zatoki Fińskiej, a politycznym wyłączenie Finlandii z wojny przez podpisanie zawieszenia broni. Na tym właśnie odcinku frontu udało się Rosjanom w zaciętym boju zmusić Finów do odwrotu. Sytuacja na Przesmyku ulegała stopniowemu pogorszeniu, w wyniku czego Finowie byli zmuszeni oddać Wybörg. W dniu 18 czerwca 2. fiński Pułk Artylerii Nadbrzeżnej musiał wycofać się z Koivisto. Postępy Rosjan sprawiły, że fińskie jednostki pływające różnych klas musiały zostać przebazowane na zachód. Niemcy oddali przy tym swoim sojusznikom dodatkowe okręty; obok 10 promów artyleryjskich Kriegsmarine (MFP), które z powodzeniem wywiązywały się również z roli transportowców i stawiaczy min, skierowano w dniu 17 czerwca do operowania na zagrożonym akwenie dwa torpedowce floty typu 1939 (Flottentorpedoboote), T 30 i T 31. Okręty te w nocy z 19 na 20 czerwca 1944 w ramach operacji „Drosselfang” (pol. „połów drożdżów”) dokonały wypadu do Zatoki Wyborskiej, aby zwalczyć spodziewany radziecki desant na wyspach Koivusaari i Piisaari.

Dokładny opis owej operacji obu niemieckich jednostek jest celem niniejszego artykułu.

3. Narva-Jõesuu (nm.: Hungerburg) - miasto uzdrowiskowe w Estonii, w okręgu Ida-Viru, nad rzeką Narwa, nad Zatoką Fińską i przy granicy z Rosją. Niedługo uzdrowisko dla szlachty z Piotrogradu.

Dni poprzedzające operację „Drosselfang”

W dniu 11.06 ze skutkiem natychmiastowym torpedowiec *T 31* przydzielony został do 6. Flotylli Torpedowców w Zatoce Fińskiej (Grupa Kothe)⁴. 12.06, Gdynia, przygotowania do operacji bojowej w Zatoce Fińskiej. 14.06 wyjście do Lipawy. 15.06, godz. 19:00 torpedowiec przejmie eskortę nad konwojem w składzie: statek szpitalny *Stubbenhuk*, zbiornikowiec *Inka* oraz jeden z motorowych transportowców przybrzeżnych (*Kümo* = *Küstenmotorschiff*) *Freiherr von Stein*, który odchodzi do Tallina (Revel). 16.06, o godz. 10:20 *T 31* bierze na hol zbiornikowiec *Inka*, który zgłaszał problemy ze swoją maszyną. Konwój wchodzi do portu przeznaczenia o godz. 13:00. 17.06 *T 31* (z Tallina) i *T 30* (z Paldiski) przebazowane zostają przez Helsinki (17.06 o godz. 04:00) do jednej z zatok koło Mussalo, gdzie stanęły burtą w burtę, by następnie zostać zakamuflowane przy użyciu ściętych gałęzi, miało to uchronić je przed zauważeniem z powietrza. Wracając jeszcze do krótkiego postoju w Helsinkach, to należy nadmienić, że na pokład *T 30* przybył w dniu 19.06, po obiedzie fiński oficer łącznikowy, którym był komentajaka pte- eni (kmdr ppor.) Heikki Johannes Herlevi wraz z trzema radiotelegrafistami.

Zegar zaczyna tykać...

Hauptgefreiter Adolf Kern z Hamburga (ur. 1916) przypomina sobie⁵, że po obiedzie⁶ rozmawiał z jednym z radiotelegrafistów, który powiedział mu, że otrzymał wiadomość, zawierającą tylko jedno słowo i to jeszcze zaszyfrowane, zdziwiło go to bardzo, ponieważ do tej pory otrzymywał wszystko tekstem otwartym! Kiedy przedłożył wia-

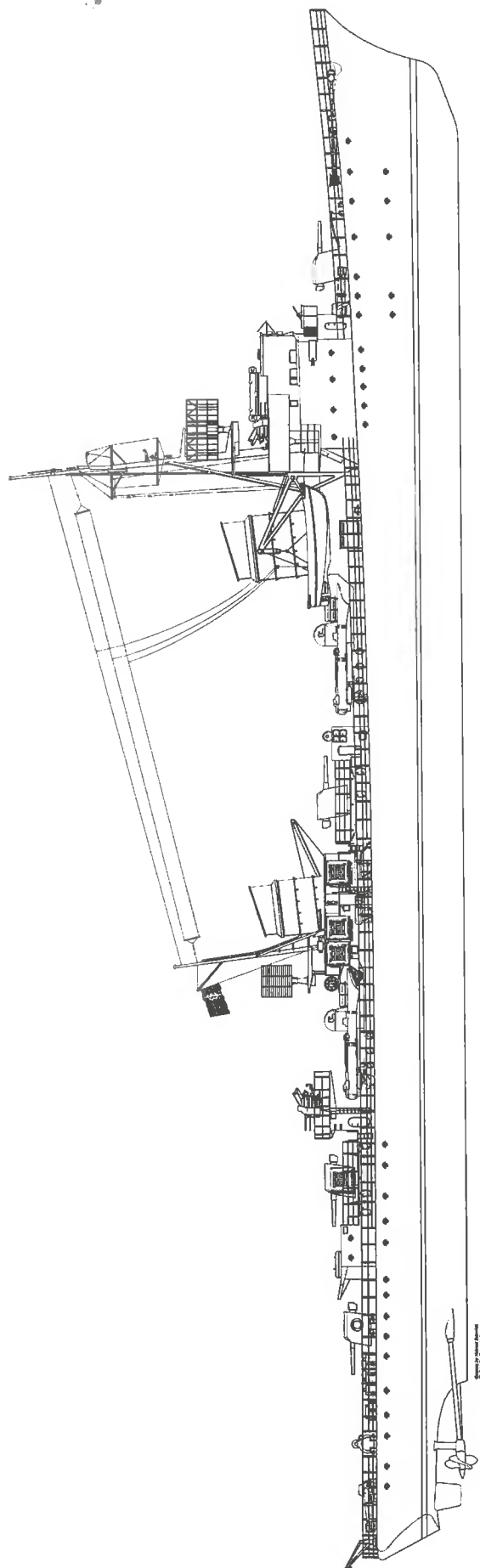
4. Dziennik Bojowy 6. Flotylli Torpedowców (RM 57 / 129 i RM 57 / 130). Historia służby *T 31* patrz str. 72-73.

5. Uwaga wstępna: ponieważ operacja ta miała miejsce w bardzo wąskim i nawigacyjnie bardzo trudnym akwenie, na którym torpedowce tego typu znalazły się po raz pierwszy, wszyscy oficerowie byli tak zajęci i pochłonięci toczącą się bitwą, że nie mieli po prostu czasu, aby robić jakiegokolwiek notatki, więc może się zdarzyć, że niektóre dane, czy informacje będą niedokładne.

Na podstawie sporządzonego odpisu dziennika działań bojowych w dniach od 19/20.06.1944 po wysłuchaniu wszystkich uratowanych członków załogi. Podane godziny mogą się różnić od oficjalnych.

6. Jako ciekawostka, poniżej przykładowy jadłospis na *T 31* - Śniadanie: kawa, marmolada – 60 g, chleb – „ile dusza zapagnie”, masło – w każdej niedzielę. Obiad: 1. danie: zupa (ryż, kasza, fasola) z wkładką mięsna; czyli popularny niemiecki Eintopf („danie jednogarnkowe”). 2. danie: mięso lub owoce, kompot, chleb – bez ograniczeń. Kolacja: na zimno – ser lub kielbasa 60 g, masło – 40 g, kawa bez cukru.

T 31 (rekonstrukcja)



Rys. Helmut „Heli” Schmidt

domość dowódcy, ten rozkazał natychmiast wybierać kotwicę. Trzeba tutaj nadmienić, że kapitan Buch w swoim sprawozdaniu pisze, że 9. Zgrupowanie powiadomiło (A1)⁷ go o godz. 17:46 telefonicznie, przekazując tylko jedno słowo, a mianowicie „Drosselfang”, a o godz. 17:56 nadszedł meldunek radiowy, że operacja odbędzie się na akwenu odpowiadającym fińskiemu kwadrantowi 143 D 1 (niemiecki odpowiednik AO 3383). Fiński oficer łącznikowy poinformował Bucha, że fińskie kutry torpedowe będą dzisiejszej nocy operować na północ od Lavansaari (stawianie zagrody minowej „Pistin 5” na pozycji 60.23,06-28.17,30 do 60.25,24-28.17,41 (100 min i 45 protektorów) a niemieckie trałowce i promy marynarki typu AF nadejdą od zachodu, więc Buch zaplanował, że torpedowce na pełnej prędkości przejdą do wschodniej części sektora operacyjnego, gdyż stwarzało to szansę na zaatakowanie radzieckiego desantu na Björkö i Tiunrinsaari z trzech stron. Buch poinformował swojego kolegę z T 31 o planie ustnie.

Cofnijmy się jeszcze o kilka chwil. Wspomniany meldunek wysłany na oba torpedowce przez 9. Zgrupowanie Eskortowe (9. Sicherungs-Division) o godz. 17.46 zawierał tylko jedno słowo – DROSSELFANG – co było sygnałem do podniesienia kotwicy i udania się w kierunku wspomnianych dwóch wysp, gdzie tej nocy strona fińska spodziewała się długo oczekiwanych radzieckich desantów. O godz. 19:10 oba okręty odbiły i niezauważone opuściły kotwiczowisko koło Mussalo⁸.

Co było powodem przeprowadzenia operacji „Drosselfang”

Przejrzyjmy Dziennik Działań Bojowych (DDB) 9. Zgrupowania Eskortowego (do 16.06.1944 prowadzonego przez F.d.M.-Ost = Führer der Minensuchverbände Ost – Dowódca Sił Obrony Minowej Wschód), na czele której stał kontradmirał Böhmer.

Na str. 966 (19.06.44), godz. 17:35 znajdujemy następujący wpis:

„na linii fińskiej generał Valve – PILNE: Wyspa Koivusaari⁹ pod bardzo silnym ostrzałem „Moskwy”¹⁰. Niektóre z własnych armat wyłączane z akcji.

Następny wpis 9. Zgrupowania Eskortowego informuje wprawdzie, że M 29, w wyniku ciągłych nalotów radzieckiego lotnictwa, zaczyna kończyć się amunicja oraz odnotowano straty osobowe, ale następujące jednostki M 29, Nettelbeck oraz promy artylerij-

skie AFP, otrzymują radiogramem FT 1748/20, rozkaz aby wspólnie zaatakować wroga w kwadracie 143 D 1.

W tym samym czasie dowódcy T 30 przekazany zostaje telefonicznie ustalony już wcześniej kryptonim, a oba torpedowce dodatkowo informowane są zaszyfrowanym radiogramem o treści: „Drosselfang in Quadrat 143 D 1” (radiogram: FT 1746/19) oraz o obecnym położeniu nieprzyjacielskich sił morskich.

Ten alarmujący meldunek Finów, skłonił kierownictwo 9. Zgrupowania Eskortowego do natychmiastowego działania – kryptonim operacji został wysłany w eter i dotarł do wszystkich niemieckich jednostek znajdujących się w zagrożonym akwenu. Rozpoczęła się, więc operacja, która miała przybrać bardzo tragiczny obrót.

Dowódca T 31, kapitan mar. Heinrich Peter-Pirkham przemówił do załogi przez radiowęzeł. Jego słowa miały poniżej podany sens:

„Witam załogę T 31! właśnie otrzymaliśmy rozkaz wyjścia w morze. Mam nadzieję, że każdy z Was wykona swoją powinność, jak to do tej pory czynili nasi towarzysze broni walczący w Kanale La Manche”.

Z Dziennika Działań Bojowych T 31 (skrócona wersja)

Para (niem. Rotte) torpedowców po wyjściu o godz. 19:10, przez dwie następne godziny szła przez fińskie szkiery w kierunku wyjścia na wody Zatoki Fińskiej i tutaj, tzn. koło Aarholma zostały zauważone w odległości 90 hm o godz. 20:42 przez dwa krążące w powietrzu, w lewej ćwiartce sterburty od rufy, radzieckie Iły 2 (ognia nie otwierano, bo znajdowały się poza zasięgiem donośności artylerii plot., skąd zostały odesłane do bazy). Okręty skręciły o godz. 21:10 na SW i zwiększyły prędkość do 18-20 węzłów, by następnie skręcić w kierunku wyspy Nerwa (Narvi), zamierzając obejść ją od północy. O godz. 21:12 po wyjściu ze szkieków koło wyspy Mustamaa zauważono w odległości około 150 hm na przemian od 1 do 2 radzieckich samolotów typu Il-2, które prawdopodobnie obserwowały wyjście obu torpedowców znajdując się po stronie bakburty patrząc w kierunku rufy. Przez pewien czas nieproszeni goście namierzani byli przez baterie armat kal. 105 mm, lecz bardzo szybko oddalili się poza jej zasięg. W tym samym czasie z wiodącego T 30 nadszedł sygnał nadany semaforem: „prędkość 27 węzłów”. Po krótkiej chwili zauwa-

żono idący w odległości około 150 hm na płn. od Lavansaari kontrkursiem radziecki kuter patrolowy. Około 21:20 zameldowano zauważenie na płn. od Lavansaari tym razem 5 radzieckich jednostek (kutry trałowe?). 10 minut później główny mechanik, por. mar. inż. (Oberleutnant zur See (Ing)) Heinrich Kamp (†20.06.1944) zgłasza dowódcy: „tu maszynownia, dmuchawa nr II niesprawna, lewoburtowa maszyna może maksymalnie rozwinąć 27 węzłów (Kesselgebläse II unklar. Bb.-Maschine klar für 27 sm)”. O godz. 22:35 na płn.-zach. od Seiskari zauważono na granicy donośności 12 wrogich patrolowców. Dwie minuty później bateria otworzyła ogień na odległość 127 hm.

Co się wydarzyło w nocy 20.06.1944 r.

Tej nocy, rzeczywiście w morze wysłała eskadra okrętów pod dowództwem kapitana 1. rangi E.W. Guskowa, która składała się z 10 kutrów patrolowych (zidentyfikowano do tej pory następujące: MO-106 (kapitan 2. rangi M.W. Kapralow), MO-105 (kapitan-lejtenant G.A. Szaljuk), MO-104 (N.W. Wasiljew), MO-103 (starszy lejtnant A.P. Kolenko) oraz, choć wątpliwe MO-107, MO-304, MO-314 i trzech kutrów pancernych, znane są tylko dwa: MBK-503, MBK-505, zwane również „monitorami skierowymi”, które miały wysadzić na wspomnianych wyspach, oddziały rozpoznawcze, aby następnie udać się na tzw. wolne łowy w poszukiwaniu nieprzyjacielskich jednostek. Niemieckie torpedowce zauważyły nieprzyjaciela

7. Informacje o nieprzyjacieli pochodziły od szefa 9. Zgrupowania Eskortowego oraz fińskiego oficera łącznikowego (Herlevi) kierowanych do wiadomości dowódcy T 30, kpt. mar. Bucha biorąc szczególnie pod uwagę, że front fiński może zostać przesunięty w kierunku płn.-zach. w zależności od postępów osiągniętych przez wroga, a co za tym idzie próbie wysadzenia desantów na wyspach Björkö i Tiunrinsaari.

8. Akwen operacyjny ograniczony jak następuje: na zachodzie: przez zagrody minowe, na wschodzie: przez 29. południk długości wschodniej, na południu: przez równoleżnik długości 60°10' północnej.

9. Wyspy Koivusaari, zwane też Koivisto lub Björkö leżą u północnego wybrzeża Zatoki Fińskiej, około 140 km na zachód od St. Petersburga. Największą, z liczby trzech, jest położone na południu Koivisto. Tiunrinsaari na północno-zachód od Koivusaari, Piisaari na północno-wschód od Tiunrinsaari. Określa się te wyspy jeszcze mianem, archipelagu Björkö (Wyspy Brzozowe, Die Birkeninseln).

10. Moskwy: uważny czytelnik z pewnością pomyśli o niszczycielach w zasadzie tzw. „liderach”, ale tutaj to chodzi o zbudowane w Niemczech dla ZSRR po 23.08.1939 szalandy (służący do przewożenia urobku wydobytego przez pogłębiarki). Po wybuchu działań wojennych w czerwcu 1941 r. zostały przebudowane na kanonierki (typ Amguñ) i uzbrojone w działo: 2 x 120 mm, lub 2 x 100 mm, czy 2 x 130 mm oraz do 4 x 45 mm.

i przeszły na kurs zbliżenia, manewrując przy tym tak, aby mogły użyć swojej całej baterii dział głównych. Z obserwacji poczynionych przez kapitana mar. dowódcę *T 30* Hansa-Waltera Bucha pociski niemieckie dobrze leżały w celu, bo z radzieckiego okrętu flagowego buchnął słup ognia. Rosjanie odpowiedzieli ogniem ze swoich armat kal. 76 i 45 mm, ale ich salwy były za krótkie. Po pewnym czasie zaczęły stawiać zasłonę dymną, co powstrzymało Niemców przed wejściem w nią, gdyż obawiano się ataku wrogich kutrów torpedowych. Jak wspomniano, idący na czele patrolowiec *MO-106* został trafiony trzema pociskami kal. 105 mm, a „monitory skierowe” *MBK-503* i *MBK-505* otrzymały po jednym trafieniu, które jednak nie wyrządziły poważniejszych uszkodzeń. Uszkodzeń od odłamków doznały jeszcze 3 dalsze „Moszki”¹¹, które raniły sześciu marynarzy, w tym dowódcę zespołu ścigaczy okrętów podwodnych Floty Bałtyckiej, kapitana 2. rangi M.W. Kapralowa. Zadanie wysadzenia zwia-dowców na Björkö trzeba było przerwać, ale pojedynek ten miał doczekać się kontynuacji, która nie skończyła się po myśli niemieckiej dwójki.

Po wycofaniu się jednostek radzieckich, niemieckie torpedowce skierowały się na wschód, stopując przy ławicy Srednjaja (koło wioski Muurila, przy szosie Primorskiej, po wojnie Wysokinskoje/Wysokoje – obecnie już nie istnieje; pozostały po niej tylko resztki fundamentów domostw i dziko rosnące jabłonie). Przez urządzenia optyczne obserwowano leżące na północy wybrzeże oraz położone w jego bliskości wyspy, wypatrując nieprzyjacielski barek desantowych, lecz nic nie zauważono. Wysłana do wszystkich okrętów mających wziąć udział w operacji „Drosselfang” przez 9. Zgrupowanie Eskortowe informacja o zauważonych przez Finów ruchach czołgów radzieckich zostaje wprawdzie w sterówce odebrana, ale nie trafia do rąk dowódcy, gdyż w przeciwnym razie Buch rozpocząłby ostrzał zajętego przez wroga wybrzeża, które znajdowało się w zasięgu naszych armat. O godz. 22:55 do 9. Zgrupowania nadano wiadomość, że we wskazanych kwadratach wroga nie zauważono (feindfrei) i zwrócono się z prośbą o powrót, na co też otrzymano zgodę. W przeświadczeniu o wykonanym zadaniu Buch rozkazuje obrać kurs powrotny, ale w tym momencie pojawiają się pierwsze problemy.

Reakcja radzieckich kutrów torpedowych na niemiecki atak

Za radzieckim patrolowcem i kutrami pancernymi znajdowały się skierowane tam z polecenia Dowództwa Bazy na wyspie Lavansaari (Ostrownyj WMB) 14¹² kutrów torpedowych 1. Dywizjonu (10 typu G-5) i z 4. Dywizjonu (typu D-3) ze składu 1. Brygady Gwardii Kutrów Torpedowych Floty Bałtyckiej, pod komendą kapitana 3. rangi S.A. Osipowa (zasłużonego „katernika” z hiszpańską przeszłością). Wspomniane kutry miały pierwotnie, po wysadzeniu desantu na Narvi, który ubezpieczali jako daleka osłona, podzielone następnie na 4 dywizjony udać się na wolne łowy między Narvi a Björkö. Pomimo, że strona radziecka odkryła, że nieprzyjaciel dowiedział się o desancie na Narvi, co wyeliminowało moment zaskoczenia, to jednak nie odstąpiła od niego. Osipow postanowił skierować jeden ze swoich oddziałów (otrjad) pod komendą kapitana mar. B.P. Uszczewa (*TK-53*, *TK-63*,

TK-162), na północ od Narvi i zaatakować nieprzyjaciela, jeżeliby tam go napotkano¹³.

Uszczew wykazał się inicjatywą i po zauważeniu błysków wystrzałów artyleryjskich skierował się w ich kierunku. O godz. 22:41 Osipow rozkazał 1. Grupie I.S. Iwanowa (*TK-41*, *TK-101*, *TK-103*, *TK-111*) dołączyć do Uszczewa. Ten zauważył o godz. 22:55 oba torpedowce, które natychmiast zasypały radzieckie kutry ulewą pocisków. Po następnych 10 minutach, które minęły od ataku Uszczewa, na placu boju ukazał się Iwanow. Niemcy znaleźli się w bardzo niekorzystnej sytuacji taktycznej, ponieważ radzieckie kutry zagroziły im jedyną drogę odwrotu, którą mogliby wykorzystać, aby powrócić do bazy, co wymusiło na nich obranie bezpośredniego kursu na atakujących, dzięki czemu wyrobili sobie korzystniejszą pozycję do użycia swojej całej artylerii, mogąc prowadzić ostrzał również ze swoich dział

11. Kutry patrolowe/ścigacze okrętów podwodnych typu „MO 4” nazywane były przez Rosjan pieszczotliwie „moszki” (muchy); skrót od „morskiej ochotnik” = ścigacz okrętów podwodnych.

12. Inne źródła wymieniają natomiast następujące kutry torpedowe: Sz-4: (2) *TK 153*, *TK-163*; G-5: (8) *TK-33*, *TK-41*, *TK 43*, *TK-53*, *TK-63*, *TK-101*, *TK-103*, *TK-111* (istnieje do dzisiaj jako pomnik w Bałtyjsku, byłym niemieckim Pillau (polska nazwa: Piława); D-3: (4) *TK-9*, *TK-10*, *TK-37*, *TK-60*.

13. W czasach ZSRR bardzo często w publikowanej tam literaturze dochodziło, czy to celowo czy przypadkowo, do licznych rozbieżności i przekłamań, które następnie były bezkrytycznie powielane. I tak na przykład w artykule pod tytułem *W Finskim Zaliwie w pracy zbiorowej pod tytułem Krasnoznamiennyj Bałtyjskij Flot w Wielikoj Oteczestwiennoj Wojnie Sowjetskowo Naroda 1941-1945 godow, Snjatie blokady Leningrada i Oswobodzenie Priabaltiki*, Moskwa 1990, głównodowodzący Flotą Bałtycką, admirał W.F. Tribuc napisał: jasne było, że oddział Guskowa natknął się na wroga niszczyciele, a przewaga była jednoznacznie po stronie nieprzyjaciela. Guskow poinformował Osipowa na temat sytuacji, która się wytworzyła i ten skierował swoje kutry torpedowe stanowiące do tego momentu ubezpieczenie desantu na Narvi na pomoc Guskowowi. Osipow doskonale zdawał sobie sprawę, że w przypadku niemieckich jednostek chodzi o niszczyciele typu „T”, cóż za wymarzony cel, przeszło przez myśl Sergieja Aleksandrowicza, ale tutaj dał się niestety ponieść emocjom, co było powodem podjęcia w swojej gorliwości błędnej decyzji nakazując atakować Uszczewowi nieprzyjaciela frontalnie, co oczywiście skończyło się niepowodzeniem, bo nacierające kutry, w większości mocno uszkodzone, zmuszone zostały przez koncentryczny ogień niemiecki do wycofania się, a wszystkie wystrzelone torpedy minęły się z celem. Osipow nolens volens zmuszony był do połknięcia tej bardzo gorzkiej pigułki, ale przedtem powinien był przypomniać, jaki przebieg powinien mieć klasyczny atak torpedowy tych małych i zwinnych jednostek i tego w szkole uczono już przed wojną, że kiedy wielkość i siła atakowanej jednostki przerasta możliwości atakującego, to natarcie zaczepne należy przeprowadzić większą liczbą jednostek i to z różnych stron, o czym doświadczony Osipow prawdopodobnie zapomnieli, gdyż po powrocie Uszczewa, do akcji skierował Tichonowa, który też nic nie wskórał!

Sprostowanie p. Mirosława Morozowa:

Na wyspie Narvi ostatecznie wysadzono desant, a rota strzelców przybyła tutaj, na pokładach patrolowców, z bazy na wyspie Lavansaari (Ostrownyj WMB – wojenno-morskaja baza). Osipow, który wysłał następne kutry w „poszukiwaniu niezidentyfikowanych jednostek” nie wiedział, że przyjdzie im stoczyć bój z wrogimi „niszczycielami”. Nie wolno mu jednak było wysłać w tym kierunku żadnych wzmocnień, ponieważ jego głównym zadaniem było zabezpieczenie desantu na Narvi. Oba niemieckie torpedowce nie stanowiły w tym momencie żadnego zagrożenia dla desantu. Pierwszy radziecki żołnierz postawił nogę na wyspie około godz. 00:00 i o tej porze Osipow mógł oderwać się od swoich „jednostek desantowych” i udać na poszukiwania nieprzyjaciela, używając w tym celu grup Tichonowa i Iwanowa, które atakowały na końcu i to skutecznie. Iwanow nie atakował po Uszczewie tylko w rzeczywistości razem z nim.

Jeszcze jedna mała nieścisłość znaleziona w literaturze opisującej te wydarzenia, która w początkowej fazie naszych badań z uwagi na brak informacji o jej źródle zasiała w nas wiele niepewności. Książka *Boewoj puti Sowjetskogo Wojenno-Morskogo Flota*, N.A. Piterskiego, Moskwa 1967, niemieckie wydanie pod tytułem *Die Sowjetflotte im Zweiten Weltkrieg*, Wydawnictwo Staling, 1966. Na zlecenie Grupy Roboczej ds. Badań Problemów Obronności (Arbeitskreis für Wehrforschung). Wydane i skomentowane przez prof. Jürgena Rohwera.

Oryginalny tekst ze str. 267: „Śmiało i odważnie postępowali nocami kutry torpedowe kapitana 2. rangi Olejnika. W nocy 20 czerwca 1944 r. zabezpieczające jedną z naszych operacji desantowych w okolicy wyspy Narvi kutry torpedowe odkryły nieprzyjacielskie okręty i je zaatakowały. Jednemu z nich, którym dowodził ppor. K.A. Szliss zatopił nieprzyjacielski torpedowiec *T 31*” (patrz uwaga nr 15).

Komentarz na str. 530 Jürgena Rohwera (wspomniana uwaga nr 87): „Niemieckie torpedowce *T 30* i *T 31* dokonały w nocy z 19/20 czerwca 1944 r. wypadu Zatoką Wyborskiej, aby przeciwdziałać oczekiwaniu w tym rejonie wrogim desantom. Pierwszy atak został odparty, a napaściny przegrani w kierunku wyspy Lavansaari. W drodze powrotnej dwójka torpedowców została zaatakowana ponownie przez radzieckie kutry torpedowe, podczas którego przy wsparciu sztucznej zasłony dymnej, postawionej przez atakujących, zręcznie atakujące kutry zatopiły wspomniany już torpedowiec *T 31*”.



Radziecki kuter opancerzony typu MBK w stoczni Sudomech. Do tego typu należały BK-503 i BK-505. Fot. zbiory Siergiej Patjanin

dziobowych. Mając teraz wroga przed sobą mogli reagować na zmiany jego kursu. Między godz. 23:03 a 23:06 T 31 zaatakowały TK-153 i TK-53 a TK-63 torpedowiec T 30. Zgodnie z raportem dowódcy T 31 kapitana Petera-Pirkhama, który został sporządzony po bitwie wynika, że po krótkiej zmianie kursu na zachodni, jego okręt miał atakujących przed swoim dziobem:

„okręt wykonując zygzaki wszedł w atakujące stadnie kutry, które wykonywały równo z nami nasze zmiany kursu i mieliśmy je na naszym traversie. Oprócz tego musieliśmy się uchylać od odpalanych przez nie torpedy. W tym prowadzonym na pełnych prędkościach boju drastycznie zmniejszał się odległość, uparcie nas atakujących „komarów” i wkrótce znalazły się one w tzw. martwym punkcie, co uniemożliwiło prowadzenie ognia przez baterię kal. 105 mm oraz poczwórne podstawy plot. (Vierlinge, które ustawione były w nokach pomostu”.

Radziecki ścigacz okrętów podwodnych MO-65 typu MO-4.

Fot. zbiory Siergiej Patjanin



Załogi kutrów torpedowych były zdania, że ów „martwy punkt” dla armat kal. 105 mm znajdował się w odległości poniżej 6 kabli (1 kabel = 0,1 mili morskiej = 185,166 metra – uwaga autorów). Z tego też powodu, Peter-Pirkham kontynuuje następująco: „jeden z kutrów dokonał trudnej sztuki zbliżenia się na odległość do 50 metrów i zaczął ostrzeliwać dziób i pomost naszej jednostki z lewej burty ze swojego ciężkiego karabinu maszynowego, a na jego ogień mogliśmy odpowiedzieć tylko jedną bronią, która była w stanie się odgryźć skutecznie, a mianowicie lekkim karabinem maszynowym MG 34 ustawionym na pomoście. Ponieważ nasi prześladowcy górowali nad nami swoją prędkością, charakteryzując się do tego niezwykłą zwinnością, gdyż kutry błyskawicznie zmieniały swój kurs stając się dla nas nieuchwytnie. Finowie, którzy zdobyli kiedyś uszkodzoną jednostkę tego typu, twierdzili, że są one w stanie rozwinąć prędkość nawet do 52 węzłów,

co było przyczyną, że dopiero, kiedy MG 34 wystrzelił dwa pełne magazynki, kuter dał ostatecznie za wygraną i skrył się za zbawczym tumanem sztucznego dymu”.

Poczwórne podstawy, pomimo mechanicznego kierowania okazały się być jednak za wolne, aby dotrzymać kroku tak szybkiemu przeciwnikowi. Należy w tym miejscu podkreślić z uznaniem, że „katerniki” odpowiedzieli na ogień wroga nie tylko ze swych zainstalowanych karabinów maszynowych typu DASz i DA, ale również za pomocą broni ręcznej, popularnej „pepeszy”¹⁴. Grupa Uszczewa zebrała po walce 228 pustych łusek.

Torpedy były odpalane z odległości 3-5 kabli (TK-153 tylko jedną), lecz żadna nie trafiła, pomimo że ludzie Iwanowa twierdzili, że są pewni jednego trafienia na jednym z torpedowców. Wydawało im się również, że doliczyli się nawet trzech wrogich jednostek, które były przez nich atakowane, ale w rzeczywistości chodziło tutaj „tylko” o dwie.

Sfóra nadal ściga swoje ofiary...

Między godz. 23:08 a 23:11 kutry Iwanowa uczestniczyły w walce. Jego kutry wystrzeliły z odległości 2-3 kabli torpedy; TK-41, TK-101 i TK-111 w kierunku T 31 a TK-103 przeciwko jego towarzyszowi, te jednak wzorowo manewrując¹⁵ uchyliły się od nich, co można potraktować jako „majstersztyk”, gdyż każdorazowo ustawiały się one dziobami w kierunku nadbiegających torped i to pomimo unoszącej się nad taflą morza sztucznej mgły, co nie ułatwiało zwalczania atakujących kutrów torpedowych typu G-5. Wszystkie kutry, oprócz TK-111, atakowały z lewej burty, co ułatwiało wymanewrowanie torped. Obsługi armat kal. 105 mm wzniosły się na szczyty swoich umiejętności, ponieważ co 5 sekund armaty całej baterii opuszczał jeden pocisk, aż w pewnym momencie na T 31 z powodu braku amunicji zamilkło dziobowe działo.

14. Tak w języku rosyjskim nazywane są załogi radzieckich kutrów torpedowych i nie ma to nic wspólnego z niemieckim słowem (der) Kater czyli kocur, wzgl. „kac”, czyli to męczące i nieprzyjemne uczucie następnego dnia po mocno zakrapianej imprezie mającej miejsce poprzedniego wieczoru. Aczkolwiek sprawa w j. polskim jest jasna, to jednak zdecydowaliśmy się zachować ów przypis, aby nie burzyć zachowanej numeracji odnośników, która w obu tekstach jest analogiczna, z uwagi na zamiar wydania niniejszej pracy na rynku niemieckim.

15. PPSz, radziecki pistolet maszynowy kal. 7,62 mm wz. 1941, konstrukcji Georgija Szpagina. Potoczna nazwa „pepesza” wywodzi się od nazwy „pistolet-pulemiot Szpagina”. Magazynek bębnowy o pojemności 71 naboju lub łukowy o pojemności 35 naboju. Zasięg ognia skutecznego do 200 metrów (przyp. tłumacza).



Radziecki kuter TKA-15 typu D-3, identycznie wyglądały TK-9, TK-10, TK-37 i TK-60.
Fot. zbiory Siergiej Patjanin

Do końca bitwy niemieccy kanonierzy wystrzelili 500 pocisków kal. 105 mm z ogólnej liczby 600¹⁶ znajdujących się w komorach amunicyjnych oraz połowę stanu pocisków plot. *Steuermannsmaat* Heinrich Emde wspomina: „*zapas amunicji kal. 105 mm stopniał do znikomej liczby. Również pociski kal. 37 mm na wyczerpaniu*”.

Na okrętach niemieckich panowało przekonanie, że w tym „tańcu diabłów” zniszczyli 3 nieprzyjacielski kutry, co jednak nie odpowiada prawdzie, bo wiadomo, że w nocy na ogół wszystkie koty są czarne. Radzieccy marynarze określili wprawdzie niemiecki ogień jako bardzo silny, ale zarazem chaotyczny. Radzieckie kutry odniosły tylko nieznaczne uszkodzenia, kiedy zaczęły wychodzić z martwego punktu, aby następnie schować się w zbawczej i sztucznej mgłę. Pięć z siedmiu kutrów

torpedowych Uszczewa i Iwanowa zostały uszkodzone, ale tylko trzy (TK-63, TK-101, TK-103) trafione zostały bezpośrednio pociskami broni małokalibrowej, a pozostałe zostały poszatkowane odłamkami. Najbardziej ucierpiał TK-63 lejtenanta Szlissa¹⁷, który zainkasował bezpośrednie trafienie w dziób pociskiem kal. 37 mm oraz kilka kal. 20 mm, przebiły one zbiornik paliwa, do którego zaczęła przenikać powoli woda zaburtowa. Jeden z odłamków wyłączył z akcji lewoburtowy silnik a po 40 minutach „ducha wyzionął” również drugi silnik, wzięto go na hol i doprowadzono do wyspy Seiskari. Po kilku dniach kuter wrócił jednak do linii i TK-63 wziął udział w następnej potyczce z wrogiem, która miała miejsce w nocy 28.06¹⁸. Jedynym kutrem, z którego buchnął słup ognia był TK-101, po bezpośrednich trafieniach pociskami kal. 20 mm a następnie

Jeden z radzieckich kutrów torpedowych typu G-5 ustawionych jako pomnik. To tego typu należały biorące udział w bitwie TK-33, TK-41, TK-43, TK-53, TK-63, TK-1010, TK-103 i TK-111.

Fot. Siergiej Bałakin



„pobłogosławiony” deszczem 24 odłamków. Ogień ugaszono jednak szybko, bo w ciągu jednej minuty. Kuter zastopował, a jego ranny bosman okazał się być jedyną osobą poszkodowaną.

Finowie pod ostrzałem wrogiego lotnictwa

Straty mogły być jednak o wiele większe i poważniejsze, gdyby doszło do spotkania z udającymi się w kierunku ławicy Sriednaja fińskimi kutrami torpedowymi 1. Flotylli Kutrów Torpedowych (5 jednostek typu *Taisto*¹⁹), ale na szczęście dla „katerników” Finowie musieli odeprzeć atak dwóch radzieckich samolotów myśliwskich typu Ławoczkin Ła-5, które wracały z lotu bombowego znad Narwy, po straceniu kontaktu z resztą eskadry i nieoczekiwanie natknęli się na wydawałoby się łatwy cel.

Raport kpt. mar. Bucha

Hans-Walter Buch (dowódca T 30) w swoim raporcie: (B. Nr. Gkdos. 296. na pokładzie 21 czerwca 1944, załącznik 2, Admiral östliche Ostsee Gkdos 5737/44): „*W tym czasie dało o sobie znać zmienne szczęście wojenne oraz przeznaczenie*”. W przeświadczeniu, że Niemcom udało się zapobiec wylądowaniu nieprzyjaciela na Narwi (prawdę mówiąc, do tej pory nie byli świadomi, że tam wylądowali Rosjanie i dopiero od tego momentu zaczęli się żywo interesować tą wyspą, którą próbowali odbić w nieudanej akcji „Steinhäger”), że przedpole zostało oczyszczone z wroga i w obliczu prawie pustych komór amunicyjnych, kapitan Buch zdecydował się obrać kurs północno-zachodni, aby nawiązać kontakt wzrokowy z zespołem niemieckim w składzie, trałowiec M 29, okręt bazę kutrów trałowych *Nettelbeck*

16. Dzięki posiadanemu tzw. „Knopfsteuerung” (sterowanie przyciskowe). Na wyposażeniu torpedowców tego typu od T 27/T 28. Rozmowa telefoniczna Klause Fischera ze *Steuermannsmaat* (mat-sternik) Heinrichem Emdem z dnia 23.11.2004.

17. Niezwykle cenna uwaga, ponieważ do dzisiaj uważano, głównie na podstawie encyklopedii Ericha Grönera, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 2*, Bernard & Grafe Verlag Koblenz 1983, str. 68, że na wyposażeniu jednostek tego typu znajdowało się aż 2400 + 480 pocisków kal. 105 mm, czyli na 1 działo przypadłoby 600 + 120 pocisków, a tymczasem było ich tylko 4 x 150 + 30 na jedno, czyli tyle, ile mieściły komory amunicyjne na starszych torpedowcach typu 1935/1937 oraz niszczycielach typu 1934 i 1936 (uwaga autorów).

18. Dowódca K. A. Schliss, TK 63, patrz odnośnik [15], *Die Sowjetflotte im Zweiten Weltkrieg*, N.A. Piterskij (1966).

19. Zatopiony w pobliżu tej samej wysepki Narwi przez niemiecką artylerię okrętową podczas nieudanej fińsko-niemieckiej operacji odbicia tej wysepki - „Operacja Steinhäger”.



Dowódcy radzieckich kutrów torpedowych. Od lewej: P.A. Furin, B.I. Gerasimow i W.I. Tronenko. Fot. „Kursami do bljst i slawy”

(eks – trałowiec typu 1916 *M 138*, okręt ochrony rybołówstwa *Zieten*) i 5 AFP, które powinny znajdować się teraz na południe od fińskich szkieł²⁰. O godz. 23:42 dwójka torpedowców znalazła się w pobliżu małej wysypki Halli. O godz. 23:11 uwagę Bucha zwraca coś w rodzaju „magicznych ogní”, wskazujących na gwałtowną strzelaninę z broni maszynowej, i walkę obu fińskich kutrów torpedowych z wycofującymi się na południe radzieckimi kutrami torpedowymi²¹, za którymi torpedowce nie mogą podążyć, gdyż znalazły się już w najbardziej wysuniętym na południe punkcie przydzielonego akwenu operacyjnego. Fiński oficer łącznikowy potwierdza te przypuszczenia. Buch podejmuje decyzję o skierowaniu się na półn.-zach., wierząc w spotkanie wspomnianego wyżej niemieckiego zespołu. Na okrętach ogłoszono wzmożoną czujność obsługi dział artylerii przeciwlotniczej. Buchowi przechodzi w tym momencie przez myśl, że jeżeli Rosjanie dobrze ocenili sytuację, to wnet niebo może zaroć się nawet 50 łłami, a panujący półmrok sprzyjał temu, tym bardziej, że na tle wybrzeża zauważono dwa własne samoloty. Kiedy o godz. 23:42 ciągle własnych okrętów nie było widać, a fiński oficer łącznikowy i pilot, który przeprowadził torpedowce przez szkiery raczej odradzali kontynuowanie poruszania się w kierunku północnym, z uwagi na niejasną sytuację minową, a sam Buch nie był zbyt pewny, czy flankujące zagrody minowe, które miały być rzucone tej nocy w fińskim kwadracie 143 A 5-6 (niemiecki AO 3357-3358) zostały już postawione? Nie pozostawało, więc nic innego jak obrać kurs południowo-zachodni, by następnie skrócić ku szkiełom, którymi torpedowce wrociliłyby do bazy, przekazano taką informację do sztabu 9. Zgrupowaniu Eskortowego, otrzymując zgodę. Wysyłanie wiadomo-

ści było jednak w tym czasie bardzo utrudnione, bo łączyły były „zapchane”, a Buch nadal pogrążył w myślach o okrętach, z którymi torpedowce miały się spotkać, przypuszczał, że znajdowały się jednak bardziej na północ od rzuconych zapór. Droga miała, więc wieść ponownie ku wysypce Narvi²², do której torpedowce miały się zbliżyć od północno-wschodu.

Rosjanie stawiają nogę na Narwi i dezinformują

Venäjän torpeda osui w eterze²³

O godz. 23:50 Rosjanie zeszli na łód wysypki Narvi. Kutry Osipowa, przeświadczone o wykonaniu zadania doprowadzenia kutrów i odgonienia intruzów (*TK-33*, *TK-43*, *TK-163*) oraz kapitana 3. rangi W.I. Tichonowa (*TK-9*, *TK-10*, *TK-37*, *TK-60*), udały się na poszukiwanie nieprzyjaciela w ramach „wolnych łowów”. Zauważono jednak zbliżające się dwie nieprzyjacielskie jednostki, których kurs wskazywał, że udają się w kierunku Narvi, mogło to bardzo zaszkodzić desantom, do czego radzieckie kutry torpedowe nie mogły dopuścić, więc zdecydowały się na atak.

Nowa taktyka bardzo szybkich kutrów

Dowódcy obu grup stanęli jednak tym razem na wysokości zadania, ponieważ podczas pierwszego ataku „poszli na łutwinę”, atakując bez uprzedniego zaplanowania przydziału celów. Tym razem Osipow wysłał najpierw *TK-163* aby postawił zasłonę dymną, z której reszta kutrów miała zaatakować. Tichonow natomiast podzielił swoją grupę na dwa mniejsze dywizjony (*TK-37* i *TK-60*), które miały atakować od lewej burty oraz (*TK-9* i *TK-10*) które miały niepokoić wroga od prawej burty. Akcja zaczęła się jednak od awarii gdyż na *TK-163*, na którym znajdował się Osipow, posłuszeństwa odmówiły fumatory, oznaczało to walkę bez uprzednio założonej „czapki niewidki”. O godz. 23:58 kuter Osipowa odpalił jedną torpedę w kierunku idącego na czele *T 30*. Na odpowiedź nie trzeba było długo czekać, ponieważ pocisk kalibru 105 mm uszkodził mu dziób, a odłamki przedziurawiły

podwodną część kadłuba *TK-33*, spowodowało to wycofanie się kutra z walki bez odpalenia żadnej ze swoich torped. W trakcie odchodzenia najechał na podwodną przeszkodę²⁴, tracąc prawo-

20. Według raportu kpt. mar. J. Pirhonen KD Nr 132/tajne z 23.06.1944 1. Flotylla operowała 19/20.06.1944 w składzie: *T 3* kpt. mar. Pirhonen, *T 6* ppor. Kyröhonka, *T 4* ppor. Karmela, *T 1* kpt. Satuli, *T 5* ppor. Karma. Sprawa liczby kutrów fińskich, które przybyły na ratunek wymaga jednak dokładniejszego sprawdzenia, gdyż w dalszej części artykułu jeden z rozbitków *T 31* wspominał o 8 a ta liczba jest bardziej prawdopodobna, biorąc pod uwagę, że Finowie po przybyciu na miejsce zatopienia podzieliili się na 2 grupy, z których jedna poszła pod Narvi, aby przepędzić Rosjan, a druga zaczęła wyciągać rozbitków z wody, a było ich prawie 90, a kutry te w porównaniu do niemieckich Schnellbootów wyglądały jak łupiny orzechów. Tym bardziej, że stan tej flotyli opiewał na 8 kutrów, bo w niej znajdowały się również 3 zdobyte przez Finów w czasie wojny radzieckie kutry typu G-5 (fiński typ Viima - *V 1 - V 3*), o których w dostępnych dokumentach nie ma ani słowa. 2. fińska flotylla kutrów torpedowych składała się również z 8 jednostek typu Jymy i Hurja, co z kolei pozwala przypuszczać, czy raczej nie wykluczyć, że i ona znalazła się w pobliżu Narvi tego wczesnego dnia, a to by wskazywało na obecność aż 16 fińskich jednostek wspomnianej klasy, tylko, że to trudno udowodnić.

21. Wspomniane jednostki zostały zablokowane na swoich kotwicowiskach koło wyspy Essari przez miny magnetyczne, które zrzuciło radzieckie lotnictwo.

22. Strona radziecka nie potwierdza wprawdzie pochodzenia owych „magicznych ogní”, ale były one z pewnością pochodną wspomnianego przeciwlotniczego ognia obronnego skierowanego przeciwko dwóm atakującym samolotom radzieckim (Ła 5), o czym była mowa wyżej.

23. Do tzw. Wojny Zimowej między ZSRR a Finlandią w latach 1939-1940 ta mała wysypka (Narvi) znajdowała się w rękach Finów. 01.12.1939 znajdujący się tam dotychczas fiński punkt obserwacyjny został wycofany, wysadzając jeszcze przed opuszczeniem wyspy, latarnię morską. Wyspę zajęli Rosjanie, lecz po pewnym czasie również ją opuścili. Ta ważna ze strategicznego punktu widzenia wysypka była przez całą wojnę niedoceniana przez żadną ze stron konfliktu, tzw. „ziemia niczyja”. Trwało to do 20.06.1944, kiedy Czerwonoarmiejsi zajęli ją ponownie.

Narvi: (27° 57'E, 60° 14'18"N) wyspa skierowa, ca. 300 m długości, w najszerszym miejscu 100 m. Najwyższy punkt około 10 m nad powierzchnią morza (ruiny latarni morskiej). Skalista wyspa bez flory, w zachodniej części małe obniżenie porośnięte trawą i kilkoma krzakami.

24. „Venäjän torpeda osui” (fiński). Podczas powrotu fińskich kutrów torpedowych o godz. 24:00 z kierunku wyspy Kiuseri dał się usłyszeć odgłos silnej detonacji. Stacja nasłuchowo-obsługowa na wyspie Someri nadała wtedy w eter informację „Venäjän torpeda osui”, co znaczy „trafiła rosyjska torpeda”. Wiadomość ta wpadła wszystkim w osłupienie, gdyż nie sprecyzowano, kto, kogo trafił? Pierwszą reakcją było przeświadczenie, że trafiony mógł zostać tylko wróg, ale o godz. 01:15 sprawa się wyjaśniła, kiedy to radiostacja fińskiego dowództwa flotyli kutrów torpedowych wysłała do jednostek swojej 2. Flotyli następującą wiadomość: „na ratunek dryfującemu okrętowi w rejonie na północ od Pitkänen” i było jasne, że trafienie to otrzymał własny okręt. Za Heino Relvik „Merivoimien Suomen-pojat” - Autorzy dziękują p. Juha Tompuri z Myllynskoski (Axis-Forum), który przesłał pocztą elektroniczną p. Klausowi Fischerowi strony nr 159-161 dot. zatopienia niemieckiego torpedowca *T 31* w dniu 17.10.2009, a tłumaczenie z fińskiego na niemiecki dokonała pani Leena Pradella z Offenau(Niemcy). Patrz również Per-Olof Ekran, *Sjöfront*, 1982, str. 203-204 w j. szwedzkim.

burtowy wał śrubowy, co zredukowało jego prędkość do 14 węzłów. Torpedowce ponownie wymanewrowały wystrzelone w ich kierunku torpedy i wydawało się, że Niemcy ponownie wyjdą z opresji obronną ręką, lecz w tym momencie nastąpił atak kutrów Tichonowa.

Dalsze wypowiedzi naocznych świadków

Wymieniony już wyżej Steuermannsmaat Heinrich Emde, który wcześniej był sternikiem na torpedowcu *Kondor*, dowodzonym przez kapitana Peter-Pirkhama w Kanale La Manche, wspominał ten moment następująco (patrz odnośnik nr 6):

„przy powierzchni morza gładkiej jak stół i w pierwszym brzasku, zapowiadającym nowy dzień, doskonale widzieliśmy idące na pełnej prędkości nieprzyjacielskie kutry”.

Inny z członków załogi, bosman Heinz Siegert²⁵ wspomina:

„kiedy zostaliśmy poinformowani o zbliżającej się walce, tzn. ci którzy byli na stanowiskach wewnątrz kadłuba, polecitem otworzyć wszystkie środkowe przejścia oddzielające oba pomieszczenia maszynowni i po unieruchomieniu ich w odpowiednich zapadkach grodzi zostawić je otwarte (oprócz jednej) czemu życie zawdzięcza jeden jedyny członek załogi, który wy dostał się z pomieszczenia turbin nr 1”.

Kapitan Buch kontynuuje

Druga odsłona bitwy wywarła na niemieckich dowódcach spore wrażenie, bo Buch pisał później: *„nieprzyjacielskie kutry torpedowe atakowały w dwóch grupach niezwykle dziarsko, próbując wziąć oba torpedowce w klasyczne „kleszcze”.* Odnosiło się wrażenie, że rozpięty one utkaną na prędkę wielką sieć, którą można było rozpoznać po bardzo wysokich, mieniących się na biało odkosach ich fal dziobowych. Pierwszy kuter, który znalazł się w pobliżu nas został trafiony z najbliższej odległości jednym pociskiem kal. 105 mm wystrzelonym z dział na dziobie, które rozzerwało go formalnie na kawałki. Idący za mną w odległości 800 metrów T 31 wykonał 6/10 okręgu, kierując się każdorazowo na prawą burtę i dając następnie „maszyna wstecz”. Wtedy też jeden z atakujących kutrów przeciął nam kurs w odległości 250 metrów, lecz nie mógł być wzięty w krzyżowy ogień obu ustawionych w noku pomostu poczwórnie sprzężonych podstaw, ale on sam też nie mógł nas ostrzeliwać, z uwagi na bardzo ostry kąt”. Peter-Pirkham



Okazuje się, że moment trafienia T 31 został przez Rosjan uwieczniony na fotografii, która obecnie znajduje się w archiwum.
Fot. „Czornyje molni”

wtórnie swojemu koledze, uzupełniając: *„tym razem kutry torpedowe zaatakowały znacznie lepiej, widać, że poprawili swoją taktykę, niż to miało miejsce we wcześniejszym boju, będąc jednocześnie przez cały czas ostrzeliwanym z działek przeciwlotniczych z dystansu 100 metrów.* Radzieckie kutry torpedowe „łykały” jej niezliczone ilości (20 mm), ale bezskutecznie, bo party ciągle naprzód. Na mój rozkaz cała bateria kalibru 105 mm prowadziła ogień, ponieważ chwila nakazywała daleko idącą oszczędność z uwagi na wyczerpujący się drastycznie zapas amunicji”.

Solidne kutry torpedowe typu G-5

Stoczony bój wystawia radzieckim kutrom torpedowym typu G-5 jak najlepsze świadectwo i potwierdza ich bardzo solidną i mocną budowę. Należy w tym miejscu wyróżnić także ich uzbrojenie w broń małokalibrową, gdyż oprócz wielkokalibrowych karabinów maszynowych, rodzimej produkcji typu DSzK, uzbrojone były dodatkowo w 20 mm działka firmy Oerlikon i to właśnie one prowadziły nieustanny ogień w kierunku nadbudówek niemieckich okrętów, co może zabrznieć paradoksalnie, ale radziecki ogień był w tym momencie bardziej niebezpieczny od niemieckiego. W trakcie tej potyczki kutry Tichonowa wystrzeliły w sumie 1035 pocisków z Oerlikonów, 1230 ze swoich DSzK i 310 z automatów ręcznych, będących na wyposażeniu załóg. Na T 30 poległ jeden marynarz, 3 odniosło ciężkie a 10 lekkie obrażenia, głównie z obsługi rufowego „Vierlinga”.

... krótko po północy, już 20.06.1944 r.

Jako następne atakowały kutry TK-37 (starszy lejtnant Tronienko) i kuter dowódcy dywizjonu TK-60 (lejtnant Buszujew), które odpalił w sumie trzy torpedy (TK 60 tylko jedną) i o godz. 00:02 usłyszeli podwójną eksplozję.

Kiedy okręt wychylał ster, aby ustawić się dziobem do torpedy, ta uderzyła w lewą burtę pod kątem 100° w okolicy przedziału nr VII, niedaleko stanowisk plot. kal. 37 mm. Po eksplozji 400 kg materiału wybuchowego (trotyl – kutry torpedowe typu D-3 w tej bitwie odpalały torpedy typu 53-38U o masie głowicy 400 kg). Torpedowiec momentalnie przełamał się na dwie części, z których dziobowa znikła pod powierzchnią morza po 2 minutach a rufowa utrzymywała się jeszcze przez 5 minut na wodzie. TK-37 miał od odłamków uszkodzone silniki a posłuszeństwa odmówiły radiostacja i fumatory.

Dowódca T 31 wspomina ostatnią walkę:

„Starszy mechanik [bosman] – torpedysta (Obermechaniker-Torpedo), który stojąc razem ze mną na pomoście obserwował sytuację na lewej burcie, zameldował: „ślad torpedy z lewej burty”, która biegła w naszym kierunku pod kątem 100°. Natychmiast rozkazałem przerzucić ster na prawą burtę i okręt posłusznie zaczął wykonywać skręt, ale trwało to zbyt długo, aby mknącą torpedę wyminąć, uderzyła ona w tym prawie samym momencie

25. Nie wyklucza się, że chodziło w tym przypadku o odpaloną przez TK-163 torpedę.

na wysokości przedniego skraju podstawy plot. kal. 37 mm przebijając burtę w miejscu gdzie znajdował się przedział nr 7. Rozległa się silna detonacja, amunicja natychmiastowego użycia kal. 37 mm zaczęła eksplodować, a okręt w tej samej chwili kładzie się w ciągu kilku sekund na lewą burtę z dotychczasowej pozycji 90° do 30°. Stojąc na lewoburtowej ścianie z urządzeniem do kierowania ogniem artyleryjskim, które w tej chwili zanurzone było już poziomo w wodzie zobaczyłem jak torpedowiec łamie się na pół. Rufowa część z śrubami napędowymi podniosła się ku nocnemu niebu zaczynając się powoli pogrążyć w głębinach. Część dziobowa znikła pod powierzchnią wody w ciągu 2 minut, podczas gdy rufa wystawała jeszcze z wody poczym osunęła się w kierunku dna”.

Heinrich Emde:

„Własna amunicja eksplodowała i dodatkowo prawdopodobnie także jeden z kotłów”.

Heinz Siegert:

„20.06.1944, godz. 00:07. W naszą jednostkę uderzyła jedna wroga torpeda. Odpalono w naszym kierunku 8 torped²⁶ (zgodnie z informacją muzeum w St. Petersburgu, 3 przeszły pod kilem). Nieopisany huk, z pomieszczenia turbin nr 2. nikt nie wyszedł żywy, rufa naszego okrętu zatonała; każdy fachowiec może sobie policzyć, ile to mogło trwać? nic, jak uciekać, otworzyliśmy drzwi, woda wychodziła nam już naprzeciw, jeszcze chwila a nie otworzylibyśmy już jej. (Moja opinia: torpeda musiała trafić w pomieszczenie turbin nr 2, o czym wspominałem wyżej, tam zginęli bowiem wszyscy”.

Raport Hansa-Waltera Bucha (dowódcy T 30)

„...kiedy przebywając podczas całej operacji na dolnym mostku, w tym czasie biegiem właśnie na prawą burtę, aby móc nadal obserwować przedzierający się przed naszym dziobem nieprzyjacielski kuter torpedowy, zobaczyłem na wy-

sokości drugiej armaty na T 31 strzelający nagle w górę wysoki na 100 metrów słup ognia, po którym pnie się olbrzymich rozmiarów grzyb czarnego dymu. Okręt łamie się na pół, rufa znika natychmiast, stewa dziobowa wystaje z morza przez kilka minut, a miejsce zatonienia zaczyna wypełniać wszechobecna sztuczna mgła stawiana przez radzieckie kutry torpedowe. Jest godz. 24:00. Nadaję meldunek do 9. Zgrupowania Eskortowego, podając niestety niewłaściwą pozycję zatonienia towarzysza, bo zamiast 142 B9 według fińskiej siatki podałem 141 B9, co odpowiadało niemieckiemu kwadratowi AO 3373 (60° = 16,4' Nord – 27° 56,4' Ost). O pospieszeniu z ratunkiem tonącemu towarzyszowi nie ma co myśleć, bo taniec diabła trwa nadal. Następna sfera nieprzyjacielskich kutrów torpedowych chce się nam dobrać do skóry. Wiem, że w pobliżu znajdują się fińskie kutry torpedowe, które musiały zauważyć wysoki grzyb dymu. Decyduję się poszukać na własną rękę wejścia do szkieletów. O godz. 00:22 w pole widzenia wchodzi 1. Flotylla Kutrów Trałowych. Jej szef ostrzega nas przez zagrożeniem minowym i w tym samym czasie zauważona zostaje po prawej burcie dryfująca mina rosyjska. 1. Flotylla Kutrów (R 119 - por. Wels, R 68 - por. rez. Gotthard, R 72 - por. Wähner, R 76 - por. rez. Oelckers) wychodzi przed nas i odprowadza nas do Mustamy. O godz. 01:07 9. Zgrupowanie Eskortowe rozkazuje przez radio powrót do bazy w asyście kutrów 1. Flotylli. U wejścia do szkieletów na kuter trałowy R 120 (por. mar. rez. Krüger), który spotykamy po drodze przekazujemy o godz. 01:00 rannych. W walce poległ starszy marynarz – kanonier (Mtr. Gfr.) Striebling. O godz. 03:15 zacumowano w Mussalo następnie okręt zamulowano.

Punkt 6.

Straty:

Osobowo: 1 poległy, 3 ciężko i 10 lekko rannych.

Rufowa poczwórna podstawa (Vierling), który pozbawiony jest maski przeciwdziałkowej, został mocno pokiereszowany. 1 zabity i 3 ciężko rannych są z obsługi tych działek.

Materiałowe: Niezliczona ilość przestrelin po broni małokalibrowej w nadbudówkach, kominach i poszyciu burt. Jeden z bunkrów paliwowych przebity na wylot (był już pusty), dalmierz niesprawny, przerwana drabinka na ścianie komina prowadząca do fumatora na kominie. Reszta nieważna.

Załoga bardzo dobrze sprawiła się podczas chritu bojowego, na który zresztą od dawna czekała, wykazując sporo entuzjazmu. Przedstawiciele młodego korpusu oficerskiego wspierali się nawzajem, jak tylko mogli, a szczególnie należy tutaj wyróżnić I oficera wachtowego, por. mar. Harrfeldta, który w trzeciej części walki zachował jasny obraz sytuacji i o właściwej porze natychmiast zwracał uwagę na nowe próby ataku. Na żadnej z użytej broni podczas strzelania z niej nie wystąpiły jakiekolwiek usterki”.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenia:

Z fińskiego na niemiecki

Leena Pradella

Z rosyjskiego na niemiecki

Michał Jarczyk,

Z rosyjskiego na polski

Jarosław Cichy i Michał Jarczyk

26. Heinz Siegert w liście z 12.11.1992 r. skierowanym do kmr ppor. w stanie spoczynku Wricha von Gartzen, dowódcy torpedowca T 25 († 28.12.1943 w Zatoce Biskajskiej i późniejszego szefa 10. Flotylli Torpedowców stacjonującej w Genui i La Spezia), w którym wskazuje na pewne nieścisłości w opisie działalności jednostek tego typu w broszurze *Flottentorpedoboote* (Koehler, Schiff und Zeit/Spezial; Band 4 -1992) a udostępnionym p. Klausowi Fischerowi przez członka z bliskiej rodziny komandora Lino von Gartzena.

Torpedowiec (Flottentorpedoboot 1939) T 31

Wyporność konstrukcyjna: 1512 t

Wyporność bojowa: 1789 t

Długość (od rufy do do stawy dziobowej – 97,74 m; K LW – 97,0 m; maksymalna – 102,50 m)

Szerokość (na K LW i pod nią – 10,0 m)

Zanurzenie (przy wyporności konstrukcyjnej: dziób – 2,60 m; śródokręcie – 2,83 m; rufa przy wyporności bojowej – 3,22 m)

Wysokość boczna na wręde głównej – 5,80 m

Wysokość metacentryczna, poprzeczna 0,75

Dodatkowa wyporność powodująca wzrost zanurzenia o 1 cm: 7,214 t

Rozłożenie wagi

Kadłub: 37,0%

Urządzenia napędowe 27,5%

Wypożażenie pozwalające na funkcjonowanie okrętu:	4,6%
Uzbrojenie (amunicja, torpedy, broń zaporowa):	
Wypożażenie, sprzęt, materiały użytkowe:	4,1%
Załoga, jej rzeczy osobiste, prowiant:	1,8%
Woda pitna:	1,0%
Woda do kotłóW:	1,0%
Paliwo, materiały pędne	7,6%
Rezerwa:	3,4%

= 100%

Kadłub ze stali 52 (Schiffbaustahl 52), cały spawany, wiązanie wzdłużno-poprzeczne, podwójne dno na 67%. Nadbudówki od *T 31* z metali lekkich, częściowo z prespanu.

Urządzenia napędowe: 2 turbiny wysokoprężne Wagnera z przekładniami zębatymi w dwóch oddzielnych pomieszczeniach, lewoburtowa w przedziale nr V, prawoburtowa w nr VII. 4 kotły typu Wagner na parę przegrzana z naturalnym obiegiem wody, ogrzewane mazutem, w dwóch parach w przedziałach nr VI i IX. Układ „elektrowni” 2 kotły i pomieszczenie turbin w przedziale VII pracujące na wał prawoburtowy, następnie kotłownia z 2 kotłami i turbiną w przedziale nr V dostarczające mocy lewoburtowemu wałowi napędowemu; temperatura pary 400-450° ciśnienie robocze kotłóW 70 kg/cm kwadratowy; 2 śruby napędowe, trójlópatkowe, o średnicy 2,50-2,65 m; 2 równoległe stery w torze wodnym śrub. Zapas paliwa 160-375 t oleju opałowego. Ciśnienie turbin: do 70 atm.; maksymalna temperatura pary: 400-450° C; konstrukcyjna moc: 29 000 KM, każdej z osobna: 16 000, łączna: 32 000 KM; maksymalna moc na mili pomiarowej: 32 560 KM; maksymalna liczba obrotóW śrub 470, konstrukcyjna: 463. Zasięg konstrukcyjny: do 2400 Mm/19 w prędkości stałej. W praktyce: do 2085 Mm/19 w. lub 745 Mm/31 w prędkości stałej. Maksymalna prędkość konstrukcyjna: 32 w. Maksymalna prędkość na mili pomiarowej: 34 w.

Wytwornice prądu: 2 elektrownie w przedziale IV i VII składające się z: 2 prądnic turbinowych prądu stałego 80 kW przy 220 V i 348 A prądu nominalnego w elektrowni I. 1 prądnica spalinowa 160 kW i elektrowni nr II.

Uzbrojenie: 4 x 105 mm C/32 L/45 w lawetach MPL (Mittelpivotlafetten) c/32 ge z 600 pociskami (na jedną armatę 105 mm); od jesieni 1943 r. 4 x 37 mm Fla.M.K (Flugabwehr-Maschinenkanone) plot. M 42 dwie podwójne podstawy (tzw. Zwilling). Liczba pojedynczych działek plot. Fla.M.W. (Flugabwehr-Maschinenwaffe) ulegała nieustannym wzmocnieniom. Niezależnie od rufowego poczwórnego stanowiska (Vierling) kal. 20 mm, od *T 31* na najwyższej znajdujących się nokach pomostu ustawiono po jednej poczwórnej podstawie kal. 20 mm C/38; wliczając tutaj pojedyncze lawety okręt mógł być uzbrojony w liczbę ponad 12 działek plot. kal. 20 mm, dokładnej liczby nie udało się ustalić (prawdopodobnie 12 000 naboji); 2 karabiny maszynowe kal. 13,2 mm, 2 karabiny maszynowe kal. 7,9 mm MG 34.

Kierowanie ogniem: na mostku dalmierz optyczny o długości bazowej 3 m, o obrocie 360° do kierowania ogniem baterii kal. 105 mm.

Uzbrojenie torpedowe: składało się z 6 obrotowych wyrzutni torpedowych zgrupowanych w 2 potrójnych aparatach umieszczonych w linii osi symetrii kadłuba na śródokręciu. Odpalane z nich były torpedy typu G 7a kalibru 533 mm. Na pokład nie zabierano torped zapasowych.

Uzbrojenie ZOP: to 32 bomby głębinowe umieszczone w zrzutniach i pojedynczych wyrzutniach.

Uzbrojenie minowe: przystosowane do ułożenia toróW, na które można było zabrać na pokład do 50 min, następnie spuszcza-
ne do wody z odpowiednio przygotowanych uprzednio ramp.

Załoga: zgodnie z planami 206 ludzi, wśród nich 8 oficeróW. W tym okresie, tzn. druga połowa roku 1944 na pokładach torpedowców typu 1939 przebywało już tylko od 4-6 oficeróW.

Sprzęt komunikacyjny i ratunkowy: 1 jolka motorowa o masie 3300 kg; 1 kuter = 1230 kg; 1 dingi = 220 kg oraz liczne tratwy ratunkowe przytwierdzone w specjalnych rostrach głównie na bokach wież artyleryjskich.

Urządzenia radiolokacyjne: 1 materacowa antena (1,0 x 1,2 m) radaru FuMO 21 na obrotowej (360°) konsoli na podstawie przytwierdzonej do masztu dziobowego. 1 materacowa antena (1,2 x 1,0 m) radaru FuMO 63 „Hohentwiel” za drugim kominem na obrotowej konsoli (360°). 1 bierny (obserwacyjny) radar FuMB „Sumatra” składający się z czterech diod, które znajdowały się pod reją przedniego masztu pod kątem 90° na każdą burtę. 1 bierny radar FuMB „Bali” z szerokopasmową anteną obrotową na wierzchołku przedniego masztu.

Sygnal wywoławczy jednostki alfabetem Morse’a: JK, semaforem 211. Nr poczty polowej: 52 351, 61 568. *T 31* nie miał godła i nie zachowywała się żadna jego fotografia, przynajmniej do dzisiaj się takowa nie pojawiła.

Kamuflaż: na wodach Zatoki Fińskiej ciemnoszary ze srebrnymi kapami kominóW, natomiast bałtyckie od końca 1944 r. jednolity jasnoszary kolor, pokłady górne odporne na pogodę i anty-poślizgowe pokryte farbą koloru ciemnoszarego i antracytu.

Numer stocznioW: 1513;

Zlecenie budowy: 20.01.1941;

Położenie stępki: 29.06.1942;

Wodowany: 22.05.1943 (bez specjalnych uroczystości);

W służbie od: 05.02.1944;

Zwolnienie z EKK¹/początek okresu gwarancji: 22.04.1944.

02.02.1944 – Schichau-Werft przekazuje *T 31* na trzy dni przed terminem ukończenia budowy, jednostkę zlecniodawcy, tzn. Kriegsmarine.

05.02.1944 – *T 31* w stoczni Schichau-Werft dowódca torpedowca, kapitan marynarki (Kapitänleutnant) Heinrich Peter-Pirkham oddaje do służby nową jednostkę przydzieloną do 6. Flotylli Torpedowców (6. Torpedobootsflottille).

06.02.1944 – Jednostka dokonuje prób ruchu w gdańskim porcie, kontynuując proces szkolenia, w tym przypadku poruszanie

się po porcie/bazie, co trwa do 18.02.1944; tam też uzupełnione zostaje różnorakie wyposażenie.

08.02.1944 – rozpoczęcie okresu szkolenia, zgrywania załogi, uzupełnienia wyposażenia celem osiągnięcia gotowości bojowej: ćwiczenia w strzelaniu torped, Zatoka Gdańska (16.03) z personelem TEK² na pokładzie, od 17.03. do 02.04. stocznia Schichau/Gdańsk ostatni etap prac wykończeniowych, 03.04. demagnetyzacja kadłuba w Gdyni³, 07.04. na pld.-wsch. od Helu próby z udziałem personelu NEK⁴, 11.04. Gdynia prace przy obu urządzeniach radarowych (dziobowy i rufowy), 15.04.-19.04. dalsze próby NEK, TEK (strzelanie torpedowe w Zatoce Gdańskiej, pobyt w stoczni do 21.04. – końcowe prace wyposażeniowe), 22.04. zwolniony z okresu próbnego; rozpoczęcie marszu do Świnoujścia, 25.02. ćwiczenia w zespole wspólnie z *T 21*, *T 14*, *T 18* na wodach środkowego Bałtyku, 28.04. w Gdyni, przygotowania do ćwiczeń artyleryjskich, zamontowanie części urządzeń kierowania ogniem, 04.05. rozpoczęcie marszu do Piławy (Pillau), gdzie przejmując na pokład wyposażenie broni zaporowej, 07.05. w Świnoujściu, 08.05. w Saßnitz, przejęcie amunicji ćwiczebnej, 09.05-16.05. ćwiczenia artyleryjskie w ciągu dnia i w nocy na poligonie na redzie Neksö, przerywane postojami w Neksö. 16.05. ćwiczenia w strzelaniu torpedami na wschód od Bornholmu z personelem TVA⁵ na pokładzie, 17.05. w Świnoujściu, 18.05. wizyta na pokładzie F.d.Z (dowódca niszczycieli) kontradmirała von Kreisch a z delegacją fińskich oficerów, z dowodzącym flotą fińską, którzy schodzą o godz. 10:50, następnie marsz w kierunku Bornholmu, do 22.05. z uwagi na gęstą mgłę postój w Neksö, następnie ćwiczenia wstrzeleniu nocnym, do holowanej tarczy oraz do rękawa holowanego przez samolot. 25-26.05. załoga uczestniczy w poszukiwaniach załogi amerykańskiej „Latającej fortecy” typu B-17, która musiała awaryjnie lądować na Bornholmie. 27.05. powrót do Świnoujścia. Ćwiczenia w zespole wraz z *T 32*, *T 12*, *T 4*, *T 11*, *T 10*, *T 1*, *T 3*, *T 8* (2. Flotylla Torpedowców) oraz *T 17*, *T 18*, *T 19*, *T 21* (3. TF) na wodach wokół Bornholmu. 01.06. gęsta mgła uniemożliwia kontynuowanie ćwiczeń. 02.06. pogoda się poprawia, na redzie Neksö organizowane są regaty z udziałem kutrów z poszczególnych jednostek, od godz. 23:00 wspólne ćwiczenia z kutrami torpedowymi z flotylli szkolnej. 03.06. ćwiczenia nocne w eskorcie konwoju z pozorowanymi atakami kutrów torpedowych i lotnictwa. 04.06. powrót do Świnoujścia, 05.06. rozpoczęcie marszu do Gdyni. 06.06., Gdynia, rozpoczęcie przejmowania ostrej amunicji, głowic torpedowych, prowiantu i paliwa, co zostaje na pewien czas przerwane z uwagi na wiadomości o wylądowaniu aliantów w Normandii, kontynuacja następnego dnia. 08.06., Gdańsk, naprawa szkód odniesionych podczas ćwiczeń artyleryjskich.

1. EKK = Erprobungskommando der Kriegsschiffe – Oddział Doświadczalny Okrętów (próby morskie i wydolnościowe przed przejęciem przez Kriegsmarine)

2. TEK – Torpedo-Erprobungskommando = Oddział Doświadczalny Broni Torpedowej

3. MES – Magnetischer Eigenschutz, Magnetminen-Eigenschutz – ochrona własna przed minami magnetycznymi.

4. NEK – Nachrichten-Erprobungskommando = Oddział Doświadczalny Łączności Radiowej.

5. TVA – Torpedoversuchsanstalt – Instytut ds. Badań nad Bronią Torpedową

Radzieckie jednostki biorące udział 19-20.1944 r. w walce z niemieckimi torpedowcami *T 30* i *T 31* o ile możliwe było ich zidentyfikowanie

Patrolowiec/ścigacz okrętów podwodnych *MO-106* typu *MO 4*

No 106, od 02.01.1945 *MO-106*. Zbudowany 1940-1941, w służbie od 02.09.1941, od 07.09.1941 w składzie Czerwonej Floty Bałtyckiej, dalsze losy nieznanne.

Wyporność: 56 t; 26,9 x 4,02 x 1,48 m; 3 silniki benzynowe GAM-34-BS (w czasie wojny napęd stanowiły silniki Packard, 2000 KM, 22-24 w); 2250 KM; 26/15 w, zasięg: 285 mil, uzbrojenie: 2 x 45 mm, 2 KM 12,7 mm, 2 wyrzutnie bomb głębinowych, 8 dużych lub 20 małych bomb głębinowych, 4 miny mod. „R-1”, lub mod. 1928, wzgl. 2 miny mod. 1926, załoga 22 ludzi. Plany konstrukcyjne opracowano w latach 1935-1936 pod kierownictwem L.L. Jermasza.

Kutry opancerzone typu MBK (Projekt 161), nieoficjalnie klasyfikowane jako

monitory skierowe – 2 jednostki

BK-503 (12.11.1946 -19.02.1949 – *MKL-29* – następnie ponownie *BK-503*) Nr stoczniowy: 558, rozpoczęcie budowy 20.01.1943 w stoczni Marti (Leningrad). Zwodowany w maju 1943, w służbie 09.08.1943, od 07.10.1943 w składzie Czerwonej Floty Bałtyckiej. Operacje: 10-20.06.1944 wsparcie zaczepnej operacji na przesmyku Karelskim, walki o Wyborg. 7.09.-29.11.1944 udział w operacjach 2 desantowych na Wyspach Bałtyckich (Moon, Ozylia, Dago). 12.11.1946 przeklasyfikowany na małą kanonierkę (Malaja Kanonjerskaja Lodka), 12.01.1949 ponownie kuter opancerzony. 06.10.1949 wycofany ze służby i skreślony z listy floty i przekazany DOSFLOTOWI¹ w Kaliningradzie.

BK-505 (12.11.1946 – 19.02.1949 – *MKL-31* – następnie ponownie *BK-505*). Nr stoczniowy: 560, rozpoczęcie budowy: marzec 1943 (stocznia im. Marti, Leningrad). Wodowany: czerwiec 1943, w służbie: 24.08.1943, od 04.02.1944 w służbie Floty Bałtyckiej.

Działalność: 10-20.06.1944 wsparcie zaczepnej operacji Armii Czerwonej na Przesmyku Karelskim, 20.06.1944 ciężko uszkodzony ogniem artyleryjskim przeciwnika, na holu do stoczni remontowej. Ponownie służbie 12.11.1946 przeklasyfikowany na małą kanonierkę (Malaja Kanonjerskaja Lodka). 12.01.1949 ponownie klasyfikowany jako kuter opancerzony. 28.11.1957 skreślony z listy floty i przeznaczony na złom.

Wyporność: 157,8 t; 26,2 x 5,2 x 1,28 m, 2 silniki typu Packard, 2400 KM; 13,1 w, zasięg: 450 mil, opancerzenie: boczny w okolicy cytadeli: 25-50 mm, pokład: 25-30 mm, uzbrojenie: 2 x 76 mm w dwóch wieżyczkach czołgowych typu T-34, 1 x 37 mm, 2 km-y 12,7 mm, 39 ludzi. Kuter pancerny („monitor skierowy”) zbudowany w czasie wojny w Leningradzie. Niezależnie od wielu niedoskonałości, jak na przykład niska prędkość, niezadowalający kąt ostrzału wież artyleryjskich, brak odpowiednich środków kierowania ogniem, to jednak dzięki swojej solidnej budowie, a co za tym idzie dużej odporności na trafienia jednostki te były wśród załóg bardzo popularne. W sumie zbudowano 20 jednostek o numeracji *BK-501* do *BK-520*.

Kutry torpedowe typu „Sz-4” (2 jednostki)

TK-153 (podczas swojej kariery następująco przenumerowywany: w służbie jako *No 25*; 12.12.1934 – *No 62*; 04.04.1939 – *No 104*; 25.05.1940 – *No 45*; 07.09.1941 – *No 153*; 04.05.1944 – *TK-153*). Nr stocznioy: 106/46; rozpoczęcie budowy: 1931 (stocznia: 0 194 w Leningradzie); wodowany: wiosna 1932; w służbie: 28.09.1932; 27.10.1932 w składzie Floty Bałtyckiej; 11.01.1935 Bałtycka Flota Czerwona; 22.05.1942 wycofany ze służby, remont kapitalny; 15.03.1943 ponownie w służbie jak jednostka szkolna. 27.09.-24.11.1944 udział w operacjach desantowych na Wyspach Bałtyckich (Moon, Ozylia i Dago). Sukcesy (niepotwierdzone): zatopiony 1 wrogi transportowiec. 06.04.1945 wycofany ze służby, następnie prawdopodobnie w charakterze pomocniczej jednostki portowej, dalsze losy nieznane.

TK-163 (w okresie swojej służby następująco przenumerowywany: w służbie jako *No 68*; 15.12.1934 – *No 63*; 04.04.1939 – *No 114*; 25.05.1940 – *No 55*; 07.09.1941 – *No 163*; 14.04.1944 – *TK-163*). Nr stocznioy: 104/44; rozpoczęcie budowy: 1931 (stocznia: 0194 w Leningradzie); wodowany: wiosna 1932; w służbie: 05.07.1932; 10.07.1932 Flota Bałtycka; 11.01.1935 Czerwona Flota Bałtycka; 22.05.1942 wycofany ze służby, gruntowny remont, 15.03.1943 ponownie w służbie jako jednostka szkolna, 10-20.06.1944 wsparcie operacji zaczepnej na Przesmyku Karelskim, 27.09.-24.11.1944 udział w ładowaniach na Wyspach Bałtyckich (Moon, Ozylia, Dago). Sukcesy: zatopiony 1 nieprzyjacielski transportowiec o nieustalonej nazwie. 06.04.1945 wycofany z aktywnej służby – portowa jednostka pomocnicza, 01.01.1946 – OFI².

Wyporność: 10 t, długość: 18,07 m; szerokość: 3,33 m; zanurzenie: 1 m; napęd: 2 silniki Wright-Typhoon; moc: 1050 KM. Prędkość: 44/25 w. Uzbrojenie dwie rufowe odpalane do tyłu torpedy kal. 456 mm, mod. 1912, 1 km 7,62 mm, 2 miny, 6 ludzi. Chodzi o pierwszy typ kutra torpedowego w wersji ślizgacza radzieckiej produkcji (zakład 0 194 w Leningradzie), który zbudowano w bardzo długiej serii, bo 59 jednostek, z których 21 jeszcze wzięło udział w działaniach wojennych lat 1941-1945. Projekt CAGI³ pod kierownictwem A.N. Tupolewa (określenie: CAGI GANT- 4).

Kutry torpedowe typu G 5 (8 jednostek)

TK-33 (podczas swojej służby przenumerowany jak następuje: oddany do służby jako *No 151*; 04.04.1939 – *No 24*, 25.05.1940 – *No 21*, 07.09.1941 – *No 33*, 14.04.1944 – *TK-33*). Rozpoczęcie budowy: koniec 1933, wodowany jesienią 1934, w służbie: 04.12.1934, 05.12.1934 Flota Bałtycka, 11.01.1935 Czerwona Flota Bałtycka, listopad 1935 – maj 1936 modernizacja. 10-20.06.1944 udział w operacji zaczepnej na Przesmyku Karelskim; 19.09.1944 wycofany ze służby i przekształcony w pomocniczą jednostkę portową; dalsze losy nieznane.

TK-41 (w czasie swojej służby następująco przenumerowany: jako *No 51* w służbie; 04.04.1939 – *No 41*, 25.05.1940 – *No 40*, 07.09.1941 – *No 41*, 14.04.1944 – *TK-41*). Rozpoczęcie budowy: początek 1934, wodowany: lato 1934, w służbie: 04.12.1934, 15.12.1934 Flota Bałtycka; 11.01.1935 Bałtycka Flota Czerwona; 11.11.1935-21.05.1936 modernizacja. 10-20.06.1944 wsparcie ofensywy na Przesmyku Karelskim; 27.09.-24.11.1944 udział w operacjach desantowych na Wyspach Bałtyckich (Moon, Otylia, Dagö). Sukcesy, niepotwierdzone: 2 zatopione wrogie okręty. 19.09.1944 – jednostka szkolna. 01.01.1945 przekazany w Kronsztadzie OFI. Dalsze losy nieznane.

TK-43 (w czasie swojej służby przenumerowany następująco: jako *No 93* w służbie, 04.04.1939 – *No 23*, 07.09.1941 – *No 43*, 14.04.1944 – *TK-43*). Rozpoczęcie budowy: początek 1934, wodowany: lato 1934, w służbie 28.10.1934; 15.12.1934 Flota Bałtycka; 11.01.1935 Czerwona Flota Bałtycka, listopad 1935 – maj 1936 zmodernizowany, 19.01.1939-21.02.1939 Flota Czarnomorska. 10-20.06.1944 wsparcie operacji na Przesmyku Karelskim; † 01.07.1944 w pojedynku artyleryjskim z wrogimi patrolowcami i torpedowcami (w pobliżu wyspy Narvi).

TK-53 (w czasie swojej służby przenumerowany jak następuje: w służbie jako *No 103*; 04.04.1939 – *No 33*, 07.09.1941 – *No 53*, 14.04.1944 – *TK-53*). Rozpoczęcie budowy: początek 1934, wodowany: lato 1934, w służbie 15.11.1934; 15.12.1934 Flota Bałtycka, 11.01.1935 Czerwona Flota Bałtycka, 1935-1936 modernizacja, 10-20.06.1944 wsparcie ofensywy na Przesmyku Karelskim; 19.09.1944 wycofany ze służby, pomocnicza jednostka portowa; dalsze losy nieznane.

TK-63 (budowę rozpoczęto jako *No 85*, 06.05.1934 – *No 142*, 15.07.1935 – *No 123*, 04.04.1939 – *No 53*, 07.09.1941 – *No 63*, 14.04.1944 – *TK-63*). Rozpoczęcie budowy: początek 1934, wodowany: lato 1934, w służbie: 28.11.1934; 15.12.1934 Flota Bałtycka. 11.01.1935 Czerwona Flota Bałtycka, 1935 generalny remont, 19.01.1939 – 21.02.1939 w składzie Floty Czarnomorskiej. 10-20.06.1944 wsparcie ofensywy na Przesmyku Karelskim; sukcesy (niepotwierdzone): 1 zatopiony wrogi okręt; † 01.07.1944 zniszczony ogniem artyleryjskim wrogich patrolowców i torpedowców w pobliżu wyspy Narvi.

TK-101 (budowa rozpoczęta jako *No 111*, 04.04.1939 – *No 111*, 25.05.1940 – *No 104*, 07.09.1940 – *No 101*, 14.04.1944 – *TK-101*). Rozpoczęcie budowy: początek 1934, wodowany: lato 1934, w służbie: 12.11.1934; 15.12.1934 – Flota Bałtycka, 11.01.1935 – Czerwona Flota Bałtycka; listopad 1935 – maj 1936 zmodernizowany. 10-20.06.1944 wsparcie ofensywy na Przesmyku Karelskim; 27.09.-24.11.1944 udział w desantach na Wyspy Bałtyckie (Moon, Ozylia, Dago). Na jego konto oraz grupy, w której operował idą dwa zatopione nieprzyjacielskie okręty (1 potwierdzony w dniu 04.06.1944 trałowiec *M-37*) oraz 1 uszkodzony. 19.09.1944 – jednostka szkolna. Z dniem 01.01.1945 przekazany w Kronsztadzie OFI.

TK-103 (przenumerowany następująco: w służbie jako *No 12*, 15.12.1934 – *No 122*, 24.06.1941 – *No 85*, 07.09.1941 – *No 103*, 14.04.1944 – *TK-103*). Rozpoczęcie budowy: jesień 1933, wodowany: wiosna 1934, w służbie: 29.06.1934; 01.08.1934 Flota Bałtycka; 11.01.1935 Czerwona Flota Bałtycka 1935 – 1936 generalny remont i zmodernizowany, 21.07.1936 Flota Czarnomorska, marzec 1940 koleją do Leningradu, tutaj kolejny remont kapitalny, 24.06.1941 Czerwona Flota Bałtycka; 10-20.06.1944 wsparcie operacji zaczepnej na Przesmyku Karelskim; 27.09.-24.11.1944 desanty na Wyspach Bałtyckich (Moon, Ozylia, Dago). Sukcesy (niepotwierdzone): 1 zatopiony nieprzyjacielski transportowiec. 19.09.1944 wycofany ze służby; dalsze losy niewiadome.

TK-111 (w czasie swojej służby przenumerowany następująco: jako *081* oddany do służby, 04.04.1939 – *No 111*, 25.05.1940 – *No 114*, 07.09.1941 – *No 111*, 14.04.1944 *TK-111*). Rozpoczęcie budowy: początek 1934, wodowany: lato 1934, w służbie: 17.11.1934; 15.12.1934 Flota Bałtycka. 11.01.1935 Czerwona Flota Bałtycka, listopad 1935 – maj 1936 modernizacja. 10-20.06.1944 wsparcie natarcia na Przesmyku Karelskim; sukcesy (niepotwierdzone): 3 zatopione nieprzyjacielskie okręty.

19.09.1944 wycofany ze służby. Kuter istnieje do dzisiaj jako pomnik w Bałtijsku (byłym Pillau).

Najliczniej budowany w ZSRR przedstawiciel tej klasy okrętów, w wielu seriach, do roku 1944 w liczbie 329. Standardowa broń Floty Czerwonej w działaniach wojennych lat 1941-1945. Projekt biura konstrukcyjnego CAGI (DEFG) pod kierownictwem inż. A.N. Tupolewa; określenie projektu: CAGI GANT-5 (DEFG FEO- 5). Wyporność: 15 t; D x S x Z (19,07 x 3,33 x 1,24 m); 2 silniki GAM-34 – benzynowe o mocy łącznej 1700 KM; 50 w.; dwie rufowe wyrzutnie torpedowe (2 torpedy kal. 533 mm odpalane do tyłu); 2 km-y 12,7 mm – DSzK; 8 ludzi.

Kutry torpedowe typu D 3 (4 jednostki)

TK-9 (jako No 67 oddany do służby 20.01.1944 – TK-9). Początek budowy: 1943, wodowany: wrzesień 1943, w służbie: 31.10.1943; 12.12.1943 Bałtycka Flota Czerwona, 10-20.06.1944 wsparcie operacji zaczepnej na Przesmyku Karelskim. († 23.10.1944, na południe od Ozylii, pozycja 58°10' N i 22°30' O, niemiecka mina).

TK-10 (jako No 77 oddany do służby, 20.01.1944 – TK-10). Rozpoczęcie budowy: 1943, wodowany: wrzesień 1943, w służbie: 31.10.1943; 12.12.1943 Bałtycka Flota Czerwona, 10-20.06.1944 wsparcie zaczepnej operacji na Przesmyku Karelskim, 27.09.-24.11.1944 udział w operacjach lądowania na Wyspach Bałtyckich (Moon, Ozylia, Dago), 1945 blokada okrążonej w Kurlandii Grupy Armii (Heeresgruppe Nord); † 26.03.1945, koło Połagi (lit. Palanga, niem. Bad Polangen), niemieckie kutry torpedowe z 3. Flotylii.

TK-37 (jako No 37 w służbie, 14.04.1944 – TK-37). Nr stocznioy: 058, Rozpoczęcie budowy: 1942, wodowany: lato 1943, w służbie: 30.09.1943; 14.10.1943 Bałtycka Flota Czerwona. 10-20.06.1944 wsparcie operacji zaczepnej na Przesmyku Karelskim, 27.09.-24.11.1944 udział w desantach na Wyspach Bałtyckich (Moon, Ozylia, Dago), 1945 blokada okrążonej w Kurlandii Grupy Armii (Heeresgruppe Nord); 09.05.1945 desant na Bornholmie, sukcesy: 3 wrogie okręty (w tej liczbie potwierdzony tylko T 31) oraz 1 transportowiec. 28.02.1946 wycofany ze służby i przekazany OFI. Dowódca starszy lejtenant W.I. Tronienko.

TK-60 – rozpoczęcie budowy: 1943, wodowany: jesień 1943, w służbie: 30.11.1943; 20.01.1944 Bałtycka Flota Czerwona 10-20.06.1944 wsparcie operacji zaczepnej na Przesmyku Karelskim, 27.09.-24.11.1944 udział w desantach na Wyspach Bałtyckich (Moon, Ozylia, Dago), 1945 blokada okrążonej w Kurlandii Grupy Armii (Heeresgruppe Nord); 09.05.1945 desant na Bornholmie, sukcesy: 3 wrogie okręty (w tej liczbie potwierdzony tylko przez źródła radzieckie [2 trafienia torpedami] T 31) oraz 1 transportowiec. Dalsze losy nieznane. Dowódca: lejtenant W.A. Buszujew.

Wyporność: 36,2 t; D x S x Z; 22,2 x 4,04 x 1,8 m; 3 silniki GAM-34-BS – benzynowe, 2400 KM; prędkość: 32-35/11 w; zasięg: 360 mil; uzbrojenie: 2 burtowe 1 urządzenia zrzutowe torped kal. 533 mm; 1 x 20 mm, 2 km-y 12,7 mm; 4 bomby głębinowe „B-1” lub 8 „M-1”. Kadłub drewniany. W porównaniu z kutrami typu G-5 o wiele lepsze właściwości morskie i większy zasięg. Załoga 9 ludzi.

1. DOSFLOT (Dobrowolnoje Obszczestwo Sodejstwija Flotu. Ochotniczy Związek do Współdziałania z Flotą).
2. OFI = Otdiel Fondowo Imuszczestwa (Komissija po uszczetu i realizacji Gosfondow) = Sekcja Rezerw Surowcowych (Komisja do spraw Rejestracji i Zagospodarowania Państwowych Rezerw).
3. CAGI = Centralnyj Aerogidrodinamiceskij Institut = Centralny Instytut – Aero-Dynamiki.

FOTOKOLEKCJA



Radziecki krążownik Kirov podczas ostrzeliwania celów lądowych w czasie deblokady Leningradu w 1944 r. Fot. Centralno Wojenno-morskoj Muzej



Ceremonia zmiany nazwy z Warty na Prezydent Gottwald w czasie akademii politycznej w porcie gdyńskim.

Fot. Janusz Uklejewski

Uprorowadzenie na Tajwan motorowca „Prezydent Gottwald”

Wiosną 1954 roku rajdy pirackiej armady tajwańskiego generalissimusa zdawały się trwać w najlepsze. Jak podała w jednym z majowych serwisów Polska Agencja Prasowa, powołując się na nieokreślone, półoficjalne źródła brytyjskie: „Zbankrutowana klika kuomintangowska, w okresie od sierpnia 1949 roku do końca grudnia 1953 roku, dokonała na dalekowschodnich wodach 70 napadów, uprowadzając statki i grabiąc przewożone ładunki. W niektórych wypadkach – jeśli statek nie był w dobrym stanie technicznym, albo okazywał się uszkodzony – czangkaiszekowcy cięli kadłub na złom, jak na przykład holenderski frachtowiec «Lily» uprowadzony w czerwcu 1951 roku. (...) Wspomniane londyńskie źródła podają więc, że spośród siedemdziesięciu uprowadzonych jednostek: czterdzieści było z Wysp Brytyjskich, osiemnaście pływało pod banderą Panamy, cztery Ludowych Chin, trzy Grecji i po jednej pochodziło z Holandii, Włoch, Norwegii, Danii i Polski.”

Niestety, do długiej listy ofiar, które w „tajwańskim trójkacie”, niczym w gęstej mgłę gubiły się i przepadały, nie dając nadziei na odzyskanie, tuż przed publikacją przedstawionej notki dopisano kolejną pozycję. Jeszcze jedno, korsarskie w stylu porwanie. Zrzędzeniem niedobrego fatum, znowu padło na statek spod „biało-czerwonej”. Także i tym razem na oddany w czarterową gestię Chiłbroku, doskonale znany na wodach Azji liniowiec, który pod inną nazwą otwierał połączenie do Chin, nie dając powodów do przypuszczeń, że jego barwna, poznaczona dramatycznymi akcentami historia dobiegnie kresu na Tajwanie. Daleki Wschód stanie się miejscem, z którego już nie wróci.

Jest ostatni tydzień marca 1954 roku

Ruszający w rejs do Chin m/s *Prezydent Gottwald* – bowiem to ten frachtowiec będzie następnym łupem kanonierki Czang Kai-szeka – swym nowym imieniem cieszy się dwanaście miesięcy.

Dokładnie od 19 marca 1953 roku, kiedy to decyzją najwyższych władz i urzędów postanawia się uhonorować pamięć zmarłego pięć dni wcześniej czechosłowackiego prezydenta Klementa Gottwalda i obdarzyć stojącą akurat w porcie Wartę nazwiskiem, które należy pokazać światu. Podkreślić rangę wydarzenia, straty, jakiej doznali „miłujący pokój proletariusze krajów na wszystkich kontynentach”.

Pragnąc przedstawić niezwykle dzieje tego statku nieco pełniej, zaznaczymy od razu, że owa zmiana nazwy nie odbywała się po raz pierwszy, bo podobnych ceremonii motorowiec miał za sobą kilka. Budowany w niemieckiej stoczni Lubcker Flender Werke A.G. na zamówienie norweskiego armatora A.S. Borgestad z Porsgrundu, zwodowany został tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej jako *Brattland*. Po zarekwirowaniu, omal trzyletnim wyposażeniu i wprowadzeniu do eksploatacji przez nazistów, przechrzczono go na *Warthe*. Wreszcie

– we wrześniu 1946 roku – po ugodzeniu torpedą, przejściu do Gdyni (Gotenhafen) i zatopieniu w czasie alianckiego nalotu, wydobywa się już polskobrzmiącą *Wartę*, zmieniając jednocześnie transkrypcję językową nazwy i właściciela. Po dokowaniu w Stoczni Gdańskiej i trwającym 32 miesiące remoncie, szóstego maja 1949 roku jednostkę przejmują gdyński GAL, a na rufowym drzewcu zaczyna trzepotać bandera PMH. Okazały, o pięknej sylwetce liniowiec w pierwszy rejs rusza do Europy Zachodniej, mierzy się z Atlantykiem, wznawia przedwojenny szlak do portów Ameryki Południowej. Płynie do Argentyny, Urugwaju i Brazylii, ale po kilkunastu miesiącach (w czerwcu 1950 roku) przechodzi na Far East. Na wspomnianą wcześniej chipolbrokowską linię chińską, której wierny ma już pozostać do końca.

– To miała być moja kolejna podróż do Chin. Następny rejs na tym statku... – wspomina spotkany późną jesienią 2001 roku, były drugi oficer *Prezydenta Gottwalda*, jeden z nielicznych, żyjących członków załogi frachtowca, emerytowany kapitan żegluga wielkiej Tadeusz Drączkowski. – Zresztą, przed wyjściem w tą ostatnią – jak się miało okazać – podróż, byłem już na nim od dawna (zamustrowałem na *Gottwald* 23 marca 1953 roku), po drodze zaliczając prawie pięciomiesięczny pobyt w hamburskiej stoczni Finkenwerder. Po zakończeniu generalnego remontu powróciliśmy do Gdyni, tu przyjęliśmy cały ładunek, z końcem marca wychodząc w morze. Po Kanale Kilońskim wzięliśmy kurs na La Manche (coś tam chyba jeszcze doładowywaliśmy w Hamburgu czy Antwerpii, ale głowy bym już za to dziś nie dał), potem na Biskaj i Gibraltar, a jeszcze później na Port Said, Suez i południowe Chiny, zmierzając do położonego na Perłowej Rzece Whampoa (Huangpu). Portu położonego tuż za Hongkongiem, gdzie mieliśmy wyładowywać wiezioną z Polski cukrownię i opuścić go prawie pusto, bo w ładowni została nam jedna skrzynia z uszkodzoną w czasie sztormu maszyną (której nie chcieli przyjąć Chińczycy) i przesyłka lekarstw przeznaczona dla Korei Północnej. Jakiś dar dla narodu koreańskiego.

Dziwiącego maja *Prezydent Gottwald* opuszcza Whampoa. Płynie zgodnie z otrzymanymi instrukcjami po południku 128, namierzając się na leżącą w pobliżu archipelagu Ryu-Kiu wyspę Yo-ron Chima. Patrząc na mapę widać więc, że idzie odległą, z pozoru bezpieczną ro-

utą, omijając prawie 400-milowym łukiem wybrzeża, których – jeśli chce się osiągnąć północne Chiny, Tien-Tsin i pamięta casus s/s *Praca* – należy stanowczo unikać. Zostawiać daleko, poza linią widnokregu, zasięgiem lornetek i perspektywą kłopotliwego spotkania.

Dochodzi godzina czternasta. Jest czwartek, 13 maja 1954 roku. Mija piąty dzień drogi.

Wysoko wynurzony, sunący „całą naprzód” frachtowiec znajduje się na trawersie Tajwanu, w odległości 380 mil od jego wschodnich brzegów, oczekując chwili, kiedy minie Okinawę, pozostawi odległe zarysy wrogiej wyspy za sobą, a na niebie przestaną pojawiać się szukające nie wiadomo czego, krążące nad statkiem od momentu minięcia Hongkongu samoloty.

– Te samoloty na Morzu Południowochińskim pokazywały się zawsze – mówi kapitan Drączkowski – kontrolując akwen i określając pozycje znajdujących się tam statków. Z reguły były to amerykańskie, czterosilnikowe maszyny – niektóre nosiły znaki amerykańskie, a więc o jakimkolwiek kamuflażu nie mogło być mowy – zwykle nadlatując raz na południu Tajwanu, a potem po przejściu Cieśniny Luzon. Zazwyczaj też, od wyjścia z Whampoa patrolowce takie lustrowały wodę dwa razy dziennie, ale na tym wszystko się kończyło. Traktowane to było za rzecz „normalną”. Teraz owe obloty odbywały się jednak co 2-4 godziny (tylko w dzień, bo w nocy był bezruch), co zaczynało niepokoić, pozwalając domniemywać, że w taki sposób na naszą pozycję naprowadzają się okręty wojenne. To ich latanie nie jest takie zwyczajne, dyktowane procedurami i rutyną.

– Trzynastego maja samoloty ze znakami amerykańskimi zniknęły – opowiadał po powrocie do kraju na łamach „Głosu Wybrzeża” radiooficer Jan Arczyński – a na ich miejscu pokazał się zwiadowczy „czangkaiszek”, a później dwa bombowce typu B-25. Oczywiście, nie zwracając na nie uwagi płynęliśmy swoim kursem dalej, a na flagsztaku cały czas powiewała białoczerwona bandera. Ale w pewnej chwili (było to około 14:15), bombowce te zaczęły krążyć nad nami dłużej, a gdy jeden z nich odłączył się i wykręcił na wschód, zobaczyliśmy wynurzającą się zza horyzontu sylwetkę okrętu wojennego, który wziął kurs, aby przeciąć nam drogę...

Rwący pełną szybkością, oznaczony numerem bocznym „25” kontrtorpedowiec kieruje się w stronę burty statku,

powtarzając nadawany aldisem rozkaz zatrzymania maszyn. Kilkubłyskowy, mający swój groźny rytm sygnał „stop”.

Ponieważ wszystko to działo się na mojej wachcie – dodaje kapitan Drączkowski – całe zdarzenie obserwowałem dokładnie. Widziałem więc, jak te okręty (bo potem wyłonił się jeszcze jeden) idą z zachodu na naszą lewą burtę, jak nadają te swoje znaki, jak wszystko to wydaje się brzydko pachnieć. Na razie jednak, będący ze mną na mostku kapitan Mikołaj Szemiota zachowywał spokój. Nie tracił głowy, nie reagował, uważając, że nie musi podporządkowywać się przemocy... A tak na marginesie, jaka to ciekawa, choć zupełnie zapomniana znakomitość. Oficer z „mar-woju”, przed trzydziestym dziewiątym rokiem służył we flotyli pińskiej, wojnę spędził w oflagu. Karierę w marynarce handlowej rozpoczynał od trzeciego oficera, drugim był na *Waryńskim*... Inteligentny, władający sześcioma językami. Naprawdę duża osobowość. Piękna, warta pamięci postać...

Mając świadomość narastającego zagrożenia, kapitan Szemiota przekazuje radiooficerowi depezę, każąc natychmiast wysłać ją do Tiencinu. Do biur i szefów Chipolbroku, którzy co prawda niewiele pomogą, ale rozniosą wieść dalej. Nadadzą sprawie właściwego rozgłosu.

– Tu m/s *Prezydent Gottwald*... – moment później wystukuje kluczem telegrafu Arczyński. – Godzina 14:45. Okręt wojenny nadaje sygnały zatrzymania. Jest to czangkaiszekowski kontrtorpedowiec. Idziemy dalej normalnym kursem...

Niestety, odebrane przez Chińczyków informacje prędko tracą swą aktual-

Kapitan ż.w. Tadeusz Drączkowski na mostku *Batorego*, którym dowodził w latach 1964 i 1966. Fot. zbiory Ryszard Leszczyński





Tajwańska fregata *Tai Tsang* (24) była bliźniaczą jednostką *Tai Hu* (25) i podobnego *Tai Ping* (22), które zatrzymały polski statek. Fot. zbiory Artur D. Baker III

ność, a sama akcja rozkręca się, nabiera tempa i sensacyjnego formatu. Zbliżająca się jednostka dostrzegając, że *Prezydent Gottwald* wcale nie zamierza stopować, otwiera bowiem ogień, strzela z kilku luf salwą, znacząc wodę śladami będącymi dowodem, że tu nikt nie będzie zabawiał się w kurtuazje i grzeczne gesty. Owo spotkanie to nie iluzja, czy trącający koszmarem sen.

– Przebywający w sterówce starszy mechanik, zastępca kapitana do spraw kulturalno-oświatowych i wolni od wacht członkowie załogi szybko opuścili pomieszczenie, a kapitan dopiero wtedy podał do maszyny „stop”. Uznał – mówi kapitan Tadeusz Drączkowski – że nie można ryzykować. Nie chciał przekraczać granic rozsądnego ryzyka.

Gdy już cichnie charakterystyczne dudnienie silnika, radiooficer nadaje przedostatnią depezę do Tientsinu. Raportuje o strzałach, kapitańskiej decyzji zatrzymania statku i nierozeznanej sytuacji, której biegu nikt nie potrafi przewidzieć. Po wyłączeniu aparatury nadawczej spogląda na zegarek. Jest 15:10. W tym czasie drugi oficer odnotowuje aktualną, zliczoną z poprzednich godzin pozycję. „23 stopnie 24 minuty nord, 128 stopni, 27 minut east...” – pisze, po czym podchodzi do prowadzących na skrzydło drzwi i zatrzymuje się u ich progu.

Sunący siłą rozpędu liniowiec traci wyraźnie prędkość i chwilę później zalega w dryfie. Oparci o fałszburtę mężczyźni stoją w milczeniu, obserwują rozkołysaną, opuszczaną z wojenniaka motorówkę, przyglądają się wskazującym do niej, uzbrojonym po zęby żołnierzom.

– Tuż po tamtym „stopie” – snuł swoją opowieść Arczyński – dostałem polecenie od kapitana, aby wysłać w eter „S.O.S”. Podać naszą dokładną pozycję oraz przebieg zajścia. Naturalnie zrobiłem to, szybko otrzymując potwierdzenie, że moje wywołanie odebrała japońska stacja przybrzeżna, dwa statki – japoński i amerykański – oraz stacja na Okinawie. Korespondencji z tym „amerykaninem” – nosił on sygnał rozpoznawczy „KPVU” i pytał co się dzieje – już jednak nie skończyłem. Do radiokabiny wpadło dwóch wojskowych, oderwało mnie od nadajnika i wyprowadziło na mostek. Stamtąd zobaczyłem, że z drugiej strony *Gottwalda* ustawia się już kontrtorpedowce o numerze burtowym „22”, oraz że z dziobu zdejmuje się „trzynastkę” idących z podniesionymi rękami, będących członkami naszej załogi Chińczyków. Widziałem też, że ta motorówka powiozła ich na okręt, choć nie sądziłem, że więcej ich nie spotkam...

Jak twierdzili później dość zgodnie świadkowie, w sterówce polskiego frachtowca rozgrywa się teraz dramatyczna rozmowa kapitana Mikołaja Szemiota z dowódcą oddziału próbującego uprowadzić statek.

– Wyrażam swój ostry protest!!! – mówi kapitan. – Jesteśmy na otwartym morzu, 380 mil od waszej wyspy, a napisać ta łamie międzynarodowe zasady wolności żeglugi. Jakim zatem prawem zatrzymujecie nas i czego chcecie? Jakże są wasze prawa?

– Nasze prawa...? – pyta uśmiechając się, drobny, żółtoskóry mężczyzna. – Na-

sze widzi pan tu wokół siebie... – mówi, pokazując głową na osaczające *Prezydenta Gottwalda* okręty. – Czy to nie wystarczy? Proszę więc, kapitanie, przygotować statek i ruszymy sobie w nieco inną stronę. Na zachód, nie na północ.

– Odmawiam wykonania podobnego rozkazu! To absolutne bezprawie!! Nie możecie nam rozkazywać!!!

– Jeśli nie znajdziemy sposobu porozumienia się, będziemy zmuszeni do użycia środków przymusu. Wie pan kapitanie, że mamy różnej broni wiele, i że umiemy z niej korzystać. A więc jak? Captain...

Około dziewiętnastej, już z czangka-iszekowską banderą na rufie i 80-90 osobowym oddziałem uzbrojonych marines na pokładzie, *Prezydent Gottwald* rusza w kierunku Tajwanu, mając za eskortę oba kontrtorpedowce, które suną niczym cienie, pilnując, aby nie zgubić kursu. Baczą, aby ten dziwny konwój dotarł na wyspę, pozwalając wodzom generalissimusa pokazać kolejny łup, cenną zdobycz, wartą awansu, medalu czy choćby pochwały.

W sobotę, 15 maja, wczesnym przedpołudniem statki dochodzą na redę Kao-Hsiungu. Stają w malowniczej, zacisznej zatoce, nad którą górują strome zbocza wzniesień, siatka radarowych anten i betonowe bloki umocnień. Fortyfikacje, które przecinają odmiennej barwy skały.

– Kiedy tylko pojawiliśmy się w awanporcie – relacjonował Arczyński – pod burtę dobiły jakieś motorówki i holowniki, z których momentalnie wysypało się kilkunastu, może kilkudziesięciu oficerów, zaczynając wdrapywać się po

trapie. Mając już odpowiednią asystę, wprowadzono nas do portu i tam zaciągnięto nas na „beczkach”, rufą do stojącej tu od miesięcy *Pracy*. Polskiego tankowca, po którego pokładzie kręcili się już Chińczycy. Niewiele potem zebrano nas jednak w mesie, a ci co weszli na reddie (jak się dobrze domyślaliśmy, byli to oficerowie wywiadu) zaczęli przesłuchania. Już w czasie wstępnych spotkań stawiano nam typowo szpiegowskie pytania. W jakich portach Chińskiej Republiki Ludowej byliśmy poprzednio, co się w nich dzieje, jakie widzieliśmy tam okręty wojenne, samoloty, baterie artylerii nadbrzeżnej itp. Na wszystko to odpowiadałem kpinami, chociaż oni byli zadziwiani układni, co raz podkreślając, że to nie są żadne przesłuchania, tylko przyjacielskie rozmowy...

Po dziesięciu dniach, pod pretekstem wizyty u lekarza, dalszego ciągu „przyjacielskich pogawędek” i zaproszenia na obiad do dowództwa marynarki wojennej, z burty ściąga się załogę, lokując ją w magazynie portowym numer 17. W dusznym, pełnym różnego robactwa baraku, tłumacząc, że powodem przenosin jest... bezpieczeństwo statku. Niepokój, że Polacy mogliby go uszkodzić, zniszczyć, albo nawet zatopić. Ale podczas wspomnianego „bankietu” z notablami czangkajszekowskiej marynarki Polacy dowiadują się też, że w angielskim dzienniku „China Post” ukazało się oficjalne oświadczenie rządu z Taipei, dotyczące sprawy *Gottwalda*. Memorandum, z którego wynika, że los frachtowca i marynarzy został praktycznie przesądzony.

– Statek, którym panowie płynęliście jest tankowcem i wiózł ładunek do komunistycznych Chin – wyjaśniał komandor, trzymając przed sobą rozłożoną gazetę. – Sam statek należał do Chińskiego Oceanicznego Towarzystwa Transportowego, które jest komunistyczną organizacją gospodarczą, a zatem *Prezydent Gottwald* podlega konfiskacie na rzecz Wolnych Chin.

– No tak, ale statek miał przecież polską banderę... – odezwał się któryś z mówiących po angielsku marynarzy.

– Co do polskiej bandery – replikował oficer – to wiemy, że wieszano ją dla zamaskowania właściwego stanu własności. Na pokładzie byli przecież Chińczycy. A ponieważ panowie pytali, co z nimi, to dodam, że wszyscy zostali aresztowani i prawdopodobnie staną przed sądem jako komunistyczni agenci. Ostatecznie jednak, ich sprawę rozpatrzy nasz rząd...

Po takim postawieniu sprawy kapitan Mikołaj Szerniot zasiada do pisania protestów. Nie godzi się z tym, co robi się z frachtowcem i jego załogą, żąda szybkiego uwolnienia. Kolejne petycje nie przynoszą jednak odzewu, a wyrazy kapitańskiego sprzeciwu wędrują do kosza. Są ignorowane, traktowane ciszą, nie słyszy się słów, które dawałyby nadzieję.

– Przez pierwsze 2-3 tygodnie faktycznie działo się niewiele – uzupełnia opowieść Arczyńskiego kapitan Tadeusz Drączkowski – a do rozmów z nagabującymi nas oficerami nikt się specjalnie nie palił, bowiem wszyscy byliśmy przekonani, że lada dzień wydostaniemy się z Kaohsiungu i powrócimy do kraju. Popłyniemy do Gdyni, albo na Morze Żółte, do Qingdao. Statek był przecież pusty, poruszał się po wodach międzynarodowych, nie było najmniejszych podstaw do zatrzymania nas i uwięzienia. Aby zatem powód uprowadzenia wyjaśnić pełniej, do wcześniejszych tłumaczeń dodawano, że wybuchła trzecia wojna światowa. Przejęcie nas, to właśnie efekty stanu wojny. Prawdę mówiąc, żaden z nas w to nie wierzył, ale – zważywszy że byliśmy kompletnie odcięci od wiadomości ze świata – nie było to znów nieprawdopodobne, jako że w tym samym czasie Chiny zaczęły walczyć o tzw. Off Shore Islands (wyspy Quemoy i Matsu, leżące w cieśninie Tajwańskiej i archipelagu Tai-shan, usytuowany na południe od ujścia rzeki Jangcy). Niemal każdego dnia do Kaohsiungu, gdzie była baza marynarki, dużymi pełnomorskimi barkami desantowymi przywożono setki, może tysiące trupów żołnierzy, którzy zginęli w walkach, wyładowując te rozkładające się ciała nieomal naprzeciw naszego baraku. To siało oczywiście niepokój. To robiło wrażenie, zwłaszcza, że przychodzący wówczas oficerowie Foreign Police mówili: „O widzicie, tu nikt nie kłamie. Nikt nie żartuje. Wojna się zaczęła”. A jednak kłamano. Ciągłe kłamano... Jeszcze bodaj w czasie, kiedy nie zdjęto nas z burty, dostaliśmy tamtejszą gazetę z dużą, umieszczoną na pierwszej stronie fotografią *Prezydenta Gottwalda*. Zdjęciem dość chytrze zrobionym – z góry, od dziobu, zatem trudno tam rozpoznać jakiego rodzaju to statek – z sążnistym opisem i podkreśleniem, że to tankowiec. Kolejny już, który wiezie paliwo dla komunistycznych odrzutów. Skądinąd, każdy znający choć trochę temat, oglądając wysoko wynurzona dziobnicę mógł domyślać się, że statek idzie pod balastem, żadnego ła-

dunku na nim być nie może, i że wszystko to jest jednym wielkim oszustwem. Zwyczajnym kłamstwem, któremu nie warto poświęcać uwagi.

Podobnie jak po uprowadzeniu *Pracy*, o dramacie *Prezydenta Gottwalda* szeroko rozpisyje się polska prasa, obficie prezentując doniesienia agencyjne, reportaże z protestacyjnych „masówek” oraz odezwy i apele sygnowane przez najwyższe czynniki partyjne i rządowe. Upublicznia się notę rządu polskiego do władz USA (podpisywał ją znowu dr Stanisław Skrzyszewski, minister spraw zagranicznych PRL), wspomina o depe szach do przewodniczącej Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych pani Lakshmi Pandit i sekretarza generalnego ONZ-u Daga Hammarskjölda, w końcu – przytacza komentarze gazet niemieckich („Taegliche Rundschau”, „Berliner Zeitung”, „Neues Deutschland”), brytyjskich („Manchester Guardian”, „Daily Worker”), szwajcarskich („Neue Zuercher Zeitung”, „Der Bund”, „Voix Ouvriere”), a nawet amerykańskich („The New York Herald Tribune”, „The New York Times”, „Washington Post”, „The New York World and Telegram”), gdzie zdarzeniu poświęcone są się krótkie, parozdaniowe informacje.

Odnotowując reakcje społeczeństwa polskiego przypomina się też, że ten piracki akt to „bandycka prowokacja”.

„To przecież nasi nurkowie wydobyli poniemiecki wrak z głębin wód Bałtyku – pisali 18 maja 1954 roku dziennikarze trójmiejskiego „Dziennika Bałtyckiego” – to gdańscy stocznioowcy, przy pomocy inżynierów i naukowców wychowanych w naszej politechnice, przebudowali go na nowoczesną jednostkę handlową (...), to portowcy gdańscy ładowali go, gdy ruszał w rejs, w którym został zatrzymany przez piratów Czang Kai-szeka. (...) Nic dziwnego więc, że na wiadomość radiową o zatrzymaniu statku przez czangkajszekowskich zbirów (...) setki tysięcy pięści zacisnęły się w głębokim oburzeniu, skierowanym przeciw temu bezprawiu i jego sprawcom. Stąd, wraz z całym naszym narodem, ludność wybrzeża protestowała w dniu wczorajszym przeciw tej zdradzieckiej napaści, godzącej w naszych braci i nasz narodowy majątek, którego – jak to było ze statkiem „Praca” – dotychczas nam nie zwrócono...”

24 czerwca 1954 roku agencja TASS podaje, że następną ofiarą tajwańskich kanonierek zostaje radziecki tankowiec Żegluga Czarnomorskiej *Tuapse*. Według informacji uzyskanych od kierownictwa armatora, dzień wcześniej, o go-

dzinie czwartej rano, płynący do Chin z ładunkiem nafty oświetleniowej statek zatrzymano na pozycji 19 stopni 50 minut nord i 120 stopni 23 minuty east, a więc na otwartym morzu, zmuszając do zmiany kursu i przejścia do jednego z portów Tajwanu. Po otrzymaniu wiadomości od kapitana tankowca o ataku okrętów wojennych, łączność z nim została przerwana, zaś dalsze losy marynarzy i statku nie są, niestety, znane. W związku z tym – dodaje TASS – zastępca ministra spraw zagranicznych ZSRR Wiktor Zorin wręczył ambasadorowi Stanów Zjednoczonych w Moskwie Charlesowi Bohlenowi protestacyjną notę, w której rząd radziecki: „stanowczo domaga się ukarania amerykańskich osób urzędowych, uczestniczących w organizacji tego bezprawnego aktu, oraz podjęcia kroków, które uniemożliwiłyby powtórzenie tego rodzaju działań w przyszłości. Rząd nasz – pisało dalej – uważa też za konieczne oświadczyć, że nie może przejść do porządku dziennego nad aktami i zmuszony będzie podjąć odpowiednie kroki, aby bezpieczeństwo żeglugi radzieckich statków handlowych w tym rejonie zapewnić...”.

Tymczasem mijające w niewoli dni poznaczone są teraz parnym, przesyconym smrodem butwiejących w magazynie worków powietrzem, sporządzanymi z pozostałości okrętowego prowiantu, coraz trudniej przełykanymi posiłkami i codziennymi już spotkaniami z miejscowymi „opiekunami”. Oficerami, którzy każdego ranka wywołują po kilku marynarzy *Gottwalda*, każą siadać przy stole i wypełniać obszerny, kilkunastonicowy kwestionariusz.

– Na pozór – opowiadał reporterowi „Głosu Wybrzeża” radiooficer – była to zwykła personalna ankieta, której zwyyczajność zniknęła, gdy przejrzało się, o co w tych 36 rubrykach pytano. A interesowało ich na dobrą sprawę wszystko. Były tam bowiem pytania o nazwiska pięciu najbliższych przyjaciół, historię zatrudnienia, służbę wojskową (gdzie pełniło się ją i kiedy), ale też o szczegóły dotyczące braci, sióstr, krewnych w służbie rozmaitych państw oraz o obecnej i poprzedniej przynależności do organizacji politycznych. Wymagano również, aby przedłożyć im życiorys. Bardzo dokładny – to dla Czerwonego Krzyża, jesteście przecież internowani, tłumaczono – zawierający prawie wszystko, co wydarzyło się w naszym życiu. Ponieważ wypełniłem tylko kilka pierwszych linijek, resztę przekreślając i odmawiając pisania życiorysu (nie staram

się u was o posadę, odpowiedziałem, kiedy zapytano, dlaczego nie wykonuję polecenia), wezwano mnie na następne przesłuchanie. Najpierw – ni z tego ni z owego – proponując mi wyjazd do USA, pięćsetdolarowe zarobki i azyl. Potem, kiedy odmówiłem – mówiąc, że robię sobie kpiny. Grożąc, że nie będą się ze mną dłużej bawić...

Namawiania, aby podpisać deklarację i wybrać „prawdziwą wolność” stały się już ciągłe i jednoznaczne. W wachlarzu zachęt i obietnic szafuje się więc ofertą efektywnych posad, zapewnia o szansach znalezienia pracy w amerykańskiej flocie, gwarantuje dostatnie życie, gdzie szarości dnia codziennego blakną w kolorach beztroskiej rzeczywistości Nowego Jorku czy Chicago. Nie wspomina się jednak – o czym załoga *Prezydenta Gottwalda* dowiaduje się z szeptanych, choć wiarygodnych źródeł – że dowódca *Pracy* kapitan Leonard Wąsowski przyjął etat pompiaza na stacji benzynowej, i że to, o czym rozmawiano z nim w Kaohsiungu, nie do końca zgadza się z tym, co spotkał na ziemi Waszyngtona. Nakłaniania te, to obszywane grubą nicią mamienia, słowa bez pokrycia i wagi.

– Ten azyl – przypomina kapitan Tadeusz Drączkowski – rzeczywiście proponowano nam od początku. Od pierwszych dni, jak tylko znaleźliśmy się na wyspie. Od pierwszych dni interesowali się nami również ludzie z Foreign Police. Specjalnych oddziałów policji tajwańskiej, parających się czymś w rodzaju wywiadu, czy też raczej tym, czym zajmowało się nasze UB. To oni w imieniu Amerykanów oferowali nam azyl i to oni roztańczyli przed nami amerykańskie miraż, licząc, że ktoś się tam na nie złapie. Jak wiadomo – łapało się wielu, co skrzętnie odnotowywano dużą czcionką w tamtejszych gazetach, podsuwając nam potem podkreślające sukces tytuły. Była to naturalnie propagandowa gra, mająca oddziaływać na uwięzionych. Nękanie, mające przekonać, że prośba o azyl to najlepsze, może jedyne rozwiązanie, i że tak właśnie powinniśmy postępować wszyscy.

Pierwszymi, których złamano, którzy godzą się skorzystać z dobrodziejstw azylu, są dwaj młodzi ludzie: motorzysta (niektóre źródła podają, że pełnił on funkcję strażaka) Piekart i młodszy steward Włodzimierz Tauzowski. Co prawda, ten ostatni, po przemyśleniu i wytrzeźwieniu – jako że swoje pragnienie emigracji mężczyźni wyrazili gdzieś „na mieście”, podczas zakrapianej alkoholem

kolacji, zabrani z portu przez elektryka *s/s Praca* Zygmunta Żmudzińskiego – całą sprawę próbuje odkręcić, ale wycofanie się z wcześniejszych decyzji okazuje się niemożliwe. Oficerowie FP przejmują wszystko w swoje ręce, natychmiast zabierają obu z magazynu, a członkowie załogi *Gottwalda* nie oglądają ich więcej, domyślając się, że przewieziono ich do Taipei. Najpewniej polecieli już dalej.

– To, iż pewni ludzie zaczęli się załamywać – mówi Tadeusz Drączkowski – że zaczęto owe aplikacje podpisywać, dawało Chińczykom nadzieję, że wkrótce to samo zrobią inni. To jedynie kwestia czasu i azylanckie papiery podpiszą w końcu wszyscy. A co do tych pierwszych dwóch, to załatwiono ich dość perfidnie. Na kolacji tej byli bowiem dziewczynki, był alkohol, no i było nagrywanie jakichś mało pochlebnych opinii o systemie. Potem im to odtworzono, pokazano i chłopaki się przestraszyli. Poczuli, że nie mają odwrotu. Skądinąd, jak wspominałem, na azyl namawiano nas nieustannie. – „*Pojedźcie do Ameryki, będzie wam tam dobrze, po co wracać do biednej, komunistycznej Polski...?*” – słyszało się przy każdym przesłuchaniu, gdy tymczasem, każdy z nas miał tu matkę, rodzeństwo, żonę czy dzieci i nikt nie myślał o uciekaniu. Wiadomo ponadto, jak w tamtych czasach szykanowano najbliższych tych, którzy zostawali za granicą. Którzy „wybierali wolność”. Rodzinę kapitana Jana Cwiklińskiego z *Batorego*, który opuścił statek podczas postoju remontowego w Anglii, wyrzucono – na przykład – z Wybrzeża na Podkarpacie. Każdy więc, kto był mocniej związany uczuciowo, dla kogo ci w kraju znaczyli wszystko, ten miał więcej siły i umiał to nękanie przetrzymać. Nie potępiam tych, co azyl podpisali, choć uważam, że to przez nich siedziałem na Tajwanie dłużej. Dlatego, aż tyle nas tam trzymano...

Czangkaiszeckowskie metody prowokacji i szantażu doskonale poznał również radiooficer Jan Arczyński.

– Otóż, 26 maja 1954 roku w miejscowym „China Post” ukazał się sensacyjny artykuł pod tytułem: „*Sprytny agent Wolnych Chin umożliwia ujęcie Gottwalda*”. Napisano w nim, że na nasz statek dostał się w Whampoa agent „Wolnych Chin”, który nawiązał kontakt z radiooficerem (to niby ze mną), dzięki czemu ten nadawał komunikaty o pozycji frachtowca, co przyczyniło się do zatrzymania statku. Tego samego dnia nasi „opiekunowie” z Foreign Police we-

zwali mnie do siebie, pokazali artykuł i oświadczyli: „Widzisz, co tu jest napisane? Jesteś skompromitowany. Teraz nie masz już po co wracać do Polski”. Kiedy uspokoiłem się (bo krew mnie naturalnie zalała), odpowiedziałem tylko, że u nas nikt nie uwierzy w to, co oni tu wypisują. Rewelacje te są wyssane z brudnego palca bzdurą, i że mnie tak szantażem nie wezmą.

W dość krótkim czasie z portowego magazynu, w którym przetrzymuje się Polaków, ubywają kolejni. Po południu, szesnastego czerwca, znika więc asystent radiooficera Brodowicz, elektryk Wrzesiński i jego asystent Szulc, znikają marynarze Lewandowski, Sałata oraz motorzyści Stanisław Kędzierski, Marian Węgrzynowski i Brunon Skrzypkowski, który swoje podanie o azyl podpisuje w szpitalu.

– Tak, Skrzypkowskiego pamiętam... – wspomina kapitan Drączkowski. – To był młody człowiek, który pracę na statkach zaczynał jako pomocnik hotelowy, a potem przeszedł do maszyny. I to on, jeszcze bodaj w czerwcu, dostał zapalenia wyrostka. Zabrano go do prowadzonego przez niemieckie siostry zakonne szpitala, wykonano operację. Ta udała się, Skrzypkowski wrócił z pozoru zdrowy, ale niewiele później pojawiły się jakieś komplikacje i mężczyzna w bardzo krótkim czasie zmarł. Słyszałem, że powodem śmierci miał być silny rozstrój nerwowy, czy zapalenie mózgu (tak przynajmniej oświadcza nam Chińczycy), które spowodowała wiadomość, że załoga *Pracy* wkrótce pojedzie do kraju. Że jednak ich puszczają. Można zatem sądzić, że właśnie to stało się podłożem tragedii. O ile pamiętam, ci co znali go bliżej wspominali, że Skrzypkowski parę lat okupacji spędził w obozie koncentracyjnym w Oranienburgu i powrócił z tej wojny chory, zmęczony, nerwowo wyczerpany. Zresztą, będąc z nami dawało się zauważyć jego pobudliwość i lęki. Jego strach przed ponownym pozbawieniem wolności. Bał się zamknięcia, aresztu. Bał się nowego obozu. (...) Ale na Tajwanie, trochę później (w lutym 1955 roku; przypis autora), umarł jeszcze jeden członek załogi *Gottwalda*. Tym drugim był młodszy motorzysta Jerzy Ruszowski, który ponoć – bo jest to trochę niejasna, tajemnicza sprawa – popełnił samobójstwo. Otóż, po podpisaniu azylu mieszkał on przez jakiś czas w Kaohsiungu, w hotelu. Tam oferowano już dobre warunki. Było znacznie lepsze jedzenie, istniała możliwość swobodnego poruszania się

po mieście, a zakwaterowany dostawał jakieś drobne „kieszonkowe” na swoje wydatki. Z tego co wiem, co mówiono, ciało Ruszowskiego znaleziono nad ranem, w parku, który okalał budynek hotelu. Mężczyzna siedział, miał podkurczone nogi, powieszony jakby „na siedząco”. Podobno widziano na jego plecach ciemne pręgi pobicia. Jakby ślady uderzenia bambusem. To, co do mnie dotarło potem, to Ruszowski chciał wycofać się z tego azylu. Odmawiał wyjazdu do Stanów i prawdopodobnie „nieznani sprawcy” przyłożyli mu. Czy on się po tym powiesił, czy też – czego wykluczyć nie można – ktoś mu w tym „pomógł”, dość się już dziś nie da. Obaj, zarówno Skrzypkowski jak i Ruszowski, pochowani zostali potem na Witominie, bo zwłoki ich ekshumowano i przewieziono do Gdyni.

Wiadomość, że marynarze z tankowca *Praca* powracają do domu, roznieca gwałtowną radość i nowe, przygaszone czasem bierności nadzieje. Zaczyna mówić się głośno, że razem z tamtymi pojadą „gottwaldowcy”, iż zwolnienie to kwestia paru dni czy tygodnia, jakkolwiek nie brakuje też głosów, aby przygotować się na dłuższy pobyt. Na zmuszenie starcia i czekanie, bo cała historia nie skończy się prędko, a wywiadowcy Foreign Police nie dadzą im spokoju i nie zaprzestaną zaczepek, intryg i przekonywań. Ta wizja okaże się prorocza. Najpierw bowiem do „siedemnastki”, magazynu, w którym mieszkają uprowadzeni, ściągają Polonusa, bosmana z amerykańskiego frachtowca o nazwisku Janowski, potem, 26 czerwca, pojawia się tam przybyły ze Stanów kapitan Jan Ćwikliński i sekretarz Polskiego Komitetu Emigracyjnego Marian Zachariasiewicz, zaś jeszcze później, z oficerami i dowództwem *Prezydenta Gottwalda* spotyka się czangkaiskowski generał, przedwojenny attache handlowy ambasady chińskiej w Warszawie. Ogólnie rzecz biorąc, wszyscy powtarzają jedno. Przypominają, jakie są warunki bytu tam, z drugiej strony Wielkiej Wody, jak łatwo w USA zarabia się i żyje, a jak jest w Polsce. Jakim *bezsensem staje się powrót pod komunistyczne jarzmo*.

– Ponadto – dodaje znający język polski wojskowy – trzeba liczyć się z trzecią wojną światową, a tak prawdę mówiąc, to wielu wyborów tu nie ma. Decydujcie panowie. Albo Tajwan, albo Ameryka... To jest nasza propozycja.

Aby decyzję taką łatwiej było podjąć, już w pierwszych dniach, jeszcze na reddie Kao-Hsiungu, izoluje się mogącego

wpływać na postawę załogi oficera ds. k/o Zbigniewa Nawrota. Młodego, liczącego zaledwie 24 lata mężczyznę, który swą morską służbę rozpoczynał od pozycji okrętowego chłopca, a teraz robił swój pierwszy rejs jako zastępca kapitana statku ds. polityczno-wychowawczych.

– Już nazajutrz po porwaniu, kiedy płynęliśmy w konwoju do Kaohsiungu – przypominał później w jednym z wywiadów Nawrot – czangkaiskowcy weszli wszędzie i pytali, kto jest „politikim”? Kto na statku pełni tę funkcję? Marynarze oczywiście nie wydali mnie, a ja nie za bardzo wiedziałem – doświadczenia nie miałem w końcu za wiele – co mam uczynić. Nie będę ukrywał, że trochę się bałem. Domyślałem się przecież, że za mnie na pewno wezmą się szczególnie gorliwie. Pomimo tego zgłosiłem się. Najpierw zawiezono mnie do koszar marynarki wojennej, a stamtąd do jakiegoś podejrzanego hoteliku, gdzie w jednej chwili otoczył mnie rój prostytutek, które na moje stanowcze żądanie rozpędzili policjanci. W tym hoteliku, strzeżony przez dwóch uzbrojonych wartowników, przesiedziałem trzy dni. Później wywieziono mnie gdzieś za miasto. Aby wymusić połączenie z załogą, podjąłem protestacyjną głodówkę. Trwała ona 48 godzin, ale nie udało się wskórać nic. Potem, po pewnym czasie umieszczono mnie w małym baraczkę przypisanym do „Kao-hsiung Hotel”. Były to bardzo ciężkie dni. Dni izolacji, nerwów i całkowitego osamotnienia. Naturalnie, nawet tam czangkaiskowcy nekali mnie i dręczyli. Każdą złą wieść – a więc, kto podpisał już prośbę o azyl, kto zabiera się w drogę do Ameryki, ale i to, że jestem przeszkolonym w Rosji, jej płatnym, mającym za zadanie utrzymanie posłuchu wśród załogi agentem – przekazywali mi z sadyistyczną radością, mówiąc: „Widzisz, jaki z ciebie zastępca kapitana, jak wychowujesz ludzi? Wszystko o tobie wiemy. Nie masz po co wracać do kraju...”.

Przychodzi wrzesień 1954 roku.

Mija piąty miesiąc od spotkania *Prezydenta Gottwalda* z tajwańskimi okrętami i piąty miesiąc niezrozumiałej niewoli. Sytuacja Polaków nie zmienia się na jotę. Nastrój beznadziei i nudy miesza się w tygłu przygnębienia i bezradności, zaś duszną aurę apatycznej codzienności pogłębia fakt, że wciąż brak jest jakiegokolwiek odpowiedzi na dręczące pytania. Co będzie dalej? Co zrobić, ażeby koszmar ten wreszcie się skoń-



„Część załogi statku, od lewej: czwarty mechanik Stanisław Lasek, starszy marynarz Zdzisław Czajka, motorzysta Franciszek Wardyn, radiooficer Jan Arczyński oraz drugi oficer Tadeusz Drączkowski. Klęczą od lewej: ochmistrz Jerzy Grześkowiak i oficer ds. k/o Zbigniew Nawrot.

Fot. zbiory Ryszard Leszczyński

czył, by pojawił się cień szansy na powrót do kraju.

– Taka szansą było powiadomienie o naszym losie Międzynarodowego Czerwonego Krzyża. Organizacji aktywnej, o znacznych wpływach, która mogła nam pomóc – mówi Tadeusz Drączkowski. – Napisałem więc adresowany na Genewę list, przekazaliśmy go spotkanemu na nabrzeżu, wyglądającemu na Skandynawa czwartemu mechanikowi z wożącego paliwo z Singapuru do Kaohsiungu panamskiego tankowca *Mimosa* i... czekaliśmy. List – opisałem w nim nasze „półwięzienie” i warunki w jakich jesteśmy trzymani – doszedł, bowiem po kilku miesiącach do portowego magazynu przyszli oficerowie Foreign Police, uświadamiając nam, że mieszkamy w hotelu, że na nic nie powinniśmy narzekać, po czym znających angielski, czyli mnie oraz ochmistrza Jerzego Grześkowiaka (później, długoletniego intendenta *Batorego* i *Stefana Batorego*, człowieka o charakterze, którego można pozazdrościć) zabrano do karceru. W tej ciemnej, mierzającej półtora na półtora metra celi aresztu wojskowego w Tso-ing spędziliśmy 11 dni. Nie bito nas (choć spaliśmy na gołych dechach i dokuczały chmury oklejających nocą ciała komarów), ale głodowano, dopytując bez przerwy: kto wysłał ten list? Komu go daliśmy? Naturalnie żaden z nas nie powiedział słowa, bo człowieka – on robił to bezinteresownie, kierując się zwykłą zejmańską solidarnością – pewnie aresztowano by natychmiast, przysparzając nielichych kłopotów. Wiem, że oni podejrzewali kogoś z pilnujących nas policjantów. Przypuszczali, że jeden z nich został przekupiony. Gdy opuszczaliśmy ten karcer uprzedzono nas, że gdybyśmy coś podobnego

uczynili raz jeszcze, będziemy sądzeni jako przestępcy. Pójdziemy nie do karceru, a do więzienia. Bo tam jest nasze miejsce...

Jeszcze tego samego września, osiemnastu uwięzionych członków załogi polskiego liniowca takiej samej treści listy kieruje do władz centralnych w Taipei, do Szefostwa Marynarki Wojennej, Ministerstwa Spraw Wojskowych oraz do biura Tajwańskiego Czerwonego Krzyża, domagając się wyjaśnienia – jakie będą ich dalsze losy? Żądając – pod groźbą podjęcia głodówki – lepszego lokum i jak najszybszego odesłania do kraju. Ponieważ datę rozpoczęcia protestu wyznaczono na niedzielę, 26 września, dzień przedtem, w magazynie pokazuje się kilkunastu oficerów FP chcąc – jak to określają – zorientować się w warunkach życia Polaków. Pragnąc zrozumieć: „*O co im tu w ogóle chodzi?*”.

– No tak. Macie rację. Pomieszczenie to istotnie nie jest najlepsze, przyznaje jeden ze skośnookich inspektorów, ale mogą panów zapewnić, że już budujemy dla was specjalny dom. Na razie – bo nie jest on jeszcze, niestety, gotowy – poprawimy więc co się da. Zapewnimy wam jakieś kulturalne rozrywki, damy możliwość uprawiania sportu, słowem – spróbujemy zrobić wiele, aby żyło się wam wygodniej. Bo skoro statek, którym przyjechaliście na Tajwan został skonfiskowany, to wy, co zrozumiacie, pozostaniecie tu ze statkiem. Będziecie internowani. A zresztą, po co jechać do Polski? Ostatnie wiadomości mówią, że ci z *Pracy*, którzy wybrali powrót do swoich, zostali aresztowani i dostali wieloletnie kary więzienia. Czy jest więcej sens wracać? Lepiej jechać do Ameryki. Tam czeka was prawdziwa wolność...

Ponieważ namowy, prośby i groźby

osiągają stosunkowo nieduży, daleki od zamierzonego skutku, nadzorujący Polaków postanawiają rozseparować ich na 2-3 osobowe grupki, licząc, że w ten niewyszukany sposób wyłuska się i złamie mniej odpornych psychicznie, zmuszając do aprobaty myśli o podpisaniu azylu. Zamysł rozdzielenia „gottwaldowców” udaje się, operacji dokonuje się podstępnie i sprawnie (część załogi przetrzymuje się w koszarach w Tso-ing), zaś wszelkie pytania, co owe przenosiny znaczą, kwituje się lapidarnym stwierdzeniem: „*To są te lepsze warunki, których panowie domagaliście się w przedstawionej władzom Wolnych Chin petycji. Tego w końcu panowie chcieliście.*”.

15 listopada zdesperowani, komunikując się pomiędzy sobą przemyślną metodą marynarze rozpoczynają serię głodówek. Pierwszą, która trwa cztery dni i zostaje przerwana z uwagi na zły stan zdrowia motorzysty Franciszka Wardynia. Potem drugą, wyznaczoną na pierwszego grudnia, kiedy odprawiają przyjmowania posiłków przez przeszło dwie doby. Wreszcie – 21 grudnia ponawiają akcję, głodując przez trzy dni. Odstawiając nie tylko talerze, kubki i sztućce, ale i unikając jakichkolwiek kontaktów i rozmów z pojawiającymi się oficerami.

– Za tę ostatnią głodówkę – opowiadał już w kraju reporterowi „Głosu Wybrzeża” ochmistrz Jerzy Grześkowiak – zaangażowani postanowili się zemścić. Gdyśmy ją bowiem skończyli, oni urządzili nam następną. Po prostu, czwartego dnia, nie dali nam jeść...

Wlokący się, namaszczany przygaszającą monotonią czas męczy niewyobrażalnie, potem dręczy i wyczerpuje. Sprawia, że słabną siły i nikną resztki wiary. Coraz trudniej przychodzi zdobyć się na mrzonkę, że ta upiorna przygoda skończy się, sięgnie swego kresu, a opuszczenie brzegów wyspy okaże się kiedykolwiek możliwe. Bezradność i zupełny brak sposobności wyartykułowania sprzeciwu wyzwała złość. Z każdym tygodniem większą i większą, w końcu, 13 marca 1955 roku, a więc w dniu, w którym mija dziesięć miesięcy od urowadzenia statku na Tajwan, dochodzi do wybuchu spotęgowanej agresji i konfliktu. Do pamiętanej przez obie strony, bliskiej tragicznych skutków awantury, nazwanej później przez Polaków „tajfunem”.

Wszystko zaczyna się z pozoru zwyczajnie. Rozmawiający, jak uczcić ten szczególny dzień, marynarze opuszczają

ją na sznurku jakąś odzież i parę osobistych drobiazgów, wymieniają to z kręcącym się po ulicy handlarzem na butelkę „ryżówki”, po czym wypijają po kilka kieliszków.

Zbiegiem zwykłego przypadku, tuż po skromnych toastach nadzorujący uwięzionych Chińczycy przynoszą kolację. Taką samą od wielu dni, ohydą w smaku rozwodnioną zupę, dokładając do niej po kawałku suchego chleba. Zdenerwowani Polacy podnoszą głos, zaciskają pięści, wstają. Bieg obfitych w emocje zdarzeń nabiera tempa, kiedy najbardziej krewki z mężczyzn, pielęgnujący patriarchalną brodę pierwszy oficer Edmund Auksztukais odchodzi od stołu, chwytając talerz i ciska nim w okno. Kiedy po nim robi to ktoś drugi, trzeci, czwarty, w małej chwili prokurując gniewny zgiełk i chęć niszczenia. Powodując, że w krótkim czasie na trotuarze lądują stołki, krzesła i inne, dające się wyrzucić sprzęty, a zdemolowane totalnie, pozbawione ponad dwudziestu szyb pomieszczenie wygląda niczym po przejściu sztormowej zawieruchy. Przywoływanego we wspominkowych opowieściach – tajfunu.

Chcąc opanować sytuację, zaskoczeni Chińczycy wzywają pododdział wojska. Grupę uzbrojonych, gotowych do walki żandarmów, którzy rozpoczynają uspokajanie rozsierdzonych „rebeliantów”, próbując porozdzielać ich, skruszyć i sprowadzić na dół. Działania żołnierzy wydają się profesjonalne, przemyślane i skuteczne, sugerując wrażenie, że zaprowadzenie ładu nie spotka się z większym oporem. Podsuwają myśl, że po trzech, czterech minutach nastanie zgodny z regulaminem porządek, powróci zdyscyplinowanie i cisza. W pewnym momencie incydent jednak zaostrza się, nabiera gwałtowności i dramatyzmu. Uderzony pałą, tracący panowanie i resztki rozwagi motorzysta Piotr Jampich łapie bowiem za połamane krzesło, nie bacząc na konsekwencje goni trzymającego w ręku broń oficera, wstrzymując oddech zniechęconych w przerażeniu, obserwujących to kolegów.

– Zaraz potem znaleźliśmy się w ogrodzie i trudno już tu powiedzieć, jak wszystko to skończyłoby się – wspominał radiooficer Jan Arczyński – gdyby nie wymierzone w naszą stronę pistolety. Gdyby ten widok nie wyciszył nerwów, zmuszając do poddania się i odwrotu.

Po dniu spokoju i pięciu dniach aresztu w koszarach Tso-ing (według Foreign

Police miało to wystarczyć na rozważenie gorszącego występkę i wyciągnięcie stosownych wniosków na przyszłość), zauważyć się daje dość niezrozumiałe zmiany i osobliwe, zagadkowe gesty, które pozwalają na domniemanie, że czangkajszekowscy „opiekunowie” szykują „gottwaldowcom” niespodziankę. Szukają sposobu rozsypnięcia węzła, czyniąc zakulisowe przygotowania do odesłania kłopotliwych gości z Tajwanu. Najpierw, 25 marca, w dniu imienin motorzysty Wangelisa Tsolakisa (osiadłego w Polsce od końca lat czterdziestych Greka) przysłano butelkę whisky i tort, potem – bez wyraźnego powodu – parę kartonów amerykańskich papierosów, oświadczając, że to dar nieokreślonej organizacji, a dzień później, rozdzielona „jedenastka” zamieszkała znowu razem, słysząc sygnałne półsłowa, że jednak powrócą do domu. Dni ich więzienia zostały już policzone...

– Co oczywiste, pośród nas zapanało ożywienie, obudziła się nadzieja – przywoływał tamten dzień Arczyński – choć będący z nami policjant o imieniu Chang nie mógł darować nam daremnych zachodów i raz jeszcze zjawił się podpity, z rewolwerem w ręku, zawzięcie dowodząc, że wszystkich nas należałoby powysztrelać. Że to byłoby najlepsze wyjście...

18 kwietnia 1955 roku, wypowiadane po cichu, krążące wokół prawdopodobnego uwolnienia domysły wydają się materializować, wnosząc w tajwańską codzienność kruche krzty ekscytacji i radości. Tego dnia z pola widzenia znikają żandarmi i oficerowie służb specjalnych marynarki wojennej (rolę nowego i jedyne go nadzorca przejmując oddelegowany z dowództwa Foreign Police major), nieco później do rąk marynarzy wracają zarekwirowane jedenaście miesięcy wcześniej aparaty fotograficzne i radiowe, a w ostatnich dniach kwietnia wszyscy otrzymują nowe ubrania, dokumenty i... bilety na pociąg. Zaproszenie do podstołecznej, letniskowej miejscowości Pei-tao, gdzie w pięknym, położonym na zboczu wulkanu „Hotelu Japońskim” mają regenerować siły, odpoczywać i czekać. Oddać się zupełnej beztróscie, która powinna wyciszyć emocje, przynieść zapomnienie, oddalić tkwiące pod skórą, kierowane ku przeszłości niechęci.

– To rzeczywiście prawda, jako że owe ostatnie parę tygodni – kontynuuje swą opowieść były drugi oficer *Prezydenta Gottwalda* Tadeusz Drączkowski – przeżyliśmy już w przyzwoitych wa-

runkach, byliśmy lepiej traktowani i odżywiani, otrzymując w miarę normalne posiłki, a nie miskę ryżu i pięciocentymetrową rybkę, co stanowiło nasze podstawowe i codzienne menu, podczas pobytu w Kaohsiungu. Co ciekawe, a może dziwne, ale nawet wtedy, nawet tam w Pei-tao, wciąż jeszcze liczone, że któryś z nas zmieni zdanie. Ulegnie i zwróci się o azyl. W naszej grupie pokazał się więc znowu drugi mechanik z *Pracy* Grisza Romanow, przekonując, że tak robią inni, że to warto. W Polsce (vide nazwisko) esencja ludowego systemu, superkomunista i działacz, który tam, na Tajwanie, zmienił nagle skórę, stając się naganiancem. Werbownikiem, któremu nie udało się nikogo zwerbować. Ale na owych przedmieściach Taipei do naszej „jedenastki” dotarło też, że z piśmem o azyl wystąpiło dziewięciu następnych. Dowiedzieliśmy się, że nie wytrzymali presji kolejni – w grupie tej był, między innymi, kapitan Mikołaj Szemiot i starszy mechanik Jan Nowak – choć teraz, na wiadomość, że my mamy powrócić do kraju, odmawiają wyjazdu do Ameryki i żądają dołączenia do nas. Odwołują to, co zadeklarowali niewiele wcześniej.

Wreszcie przychodzi pogodny, przegrzewający subtropikalnym słońcem piątek, 20 maja 1955 roku. Otoczony dwudziestoosobową gromadką Polaków przedstawiciel Szwedzkiego Czerwonego Krzyża pan Beught Aaman spogląda nerwowo na zegarek, potem na płytę tajpejskiego lotniska, wypatrując na betonowym pasie pobłyskującej srebrzyście sylwetki, mającego wyruszyć w daleką drogę samolotu. Aura chwili, atmosfera niezwykłego napięcia udziela się wszystkim, a myśli mężczyzn skupiają się wokół jednego.

– Szczerze mówiąc, to do momentu, kiedy powiedziano nam, że możemy podejść do samolotu, kiedy pozwolono zajmować w nim miejsca – dodaje kapitan Drączkowski – nie byliśmy wcale pewni, że wracamy. Nie wierzyliśmy, że to faktycznie koniec, męczącą rozłąkę mamy wreszcie za sobą (bo tego formalnie nikt nam nie potwierdził), i że niedługo znajdziemy się w kraju. Gdy więc maszyna zaczęła kołować, gdy wzbijała się, wystartowała, można było raz jeszcze rzucić okiem w dół, odetchnąć z prawdziwą ulgą i dziękować Szwedom, bowiem to oni odegrali ogromną rolę w naszym uwolnieniu. To dzięki ich staraniom opuszczaliśmy Tajwan.

Licząca 15 tysięcy mil droga do Polski trwa niezwykle długo. Po mię-

dzylądowaniu w Hongkongu, krótkim postoju i dotarciu do Bangko-ku (tu pozostawia się wymagającego natychmiastowej hospitalizacji magazyniera maszynowego Mariana Łączkowiaka), czeka się parę dni na połączenie z Europą, dopiero 25 maja, o 10:30 osiągając – via Kalkuta – Rzym. W Wiecznym Mieście samolot zatrzymuje się na godzinę – w tym czasie dochodzi do spotkania z polskim ambasadorem Janem Druto i towarzyszącą mu ekipą dziennikarzy „demokratycznej, postępowej prasy włoskiej” – po czym, przez Zurich, zachodni Niemiec Frankfurt, Kopenhagę rusza do Sztokholmu, by tegoż dnia, o 21:15, wylądować na podstołecznym lotnisku Bromma, gdzie zainaugurowany zostaje swoisty festiwal przyjęć i powitań. Jak informowała Polska Agencja Prasowa, już tam (choć główne uroczystości miały się odbyć w Gdańsku) na marynarzy oczekiwali: poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny PRL Józef Koszutski, dyrektor Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej Marian Gronowicz, przedstawiciel Polskiego Czerwonego Krzyża Danuta Zys, sekretarz generalny i kierownik wydziału zagranicznego Szwedzkiego Czerwonego Krzyża Henrik Beer i Jan Gerard de Geer oraz delegacje załóg polskich statków przebywających w portach Szwecji.

W czwartek, 26 maja 1955 roku o godzinie 17:10 „gottwaldowcy” przylatują do Polski. Witają ich trójmiejscy notable, okolice terminalu lotniczego w Gdańsku Wrzeszczu wypełnia gęsty, liczący około

70-80 tysięcy (!!!) tłum, a cała ceremonia ma w sobie coś z narodowego święta. Wydarzenia, którym honoruje się powracających po rocznej niewoli bohaterów. Dopełniając kronikarskiej powinności odnotujemy zatem, że tego dnia byli nimi: kapitan Mikołaj Szemiot, zastępca kapitana ds. kulturalno-oświatowych Zbigniew Nawrot, pierwszy oficer Edmund Auksztukais, drugi oficer Tadeusz Drączkowski, asystent pokładowy Erwin Netkowski, radiooficer Jan Arczyński, starsi marynarze Zdzisław Czajka i Jerzy Dolaciński, starszy mechanik Jan Nowak, drugi mechanik Bogusław Bednaruk, trzeci mechanik Aleksander Rotecki, czwarty mechanik Stanisław Lasek, motorzyści Piotr Jampich, Henryk Gronek, Wangelis Tsolakakis i Franciszek Wardyń, ochmistrz Jerzy Grześkowiak, kucharz Antoni Żero i młodszy kucharz Julian Pocijewski.

Tymczasem radość i fetowanie szcześliwego powrotu wydają się nie mieć końca. „Gottwaldowców” witają kwiaty i słane z morza depesze, odbywają się spotkania z dyrekcją i załogą uprowadzonego wcześniej tankowca *Praca*, w końcu w niedzielę, 29 maja, w sopockim Grand Hotelu odbywa się przyjęcie, podczas którego minister żegluga Mieczysław Popiel ponownie podkreśla bohaterską postawę załogi w czasie pobytu na Tajwanie, nadając marynarzom przyznane przez Radę Państwa wysokie odznaczenia państwowe. Gratulując wyróżnionym, szef resortu wygłasza też uspokajające oświadczenie, mogące znaczyć, że o pewnych „tajwańskich epizodach” postanowiono zapomnieć, a ich wymowę zbagatelizować. Do szy-

kan – o których w innym miejscu wspominał kapitan Aleksander Tamborski – tym razem nie dojdzie.

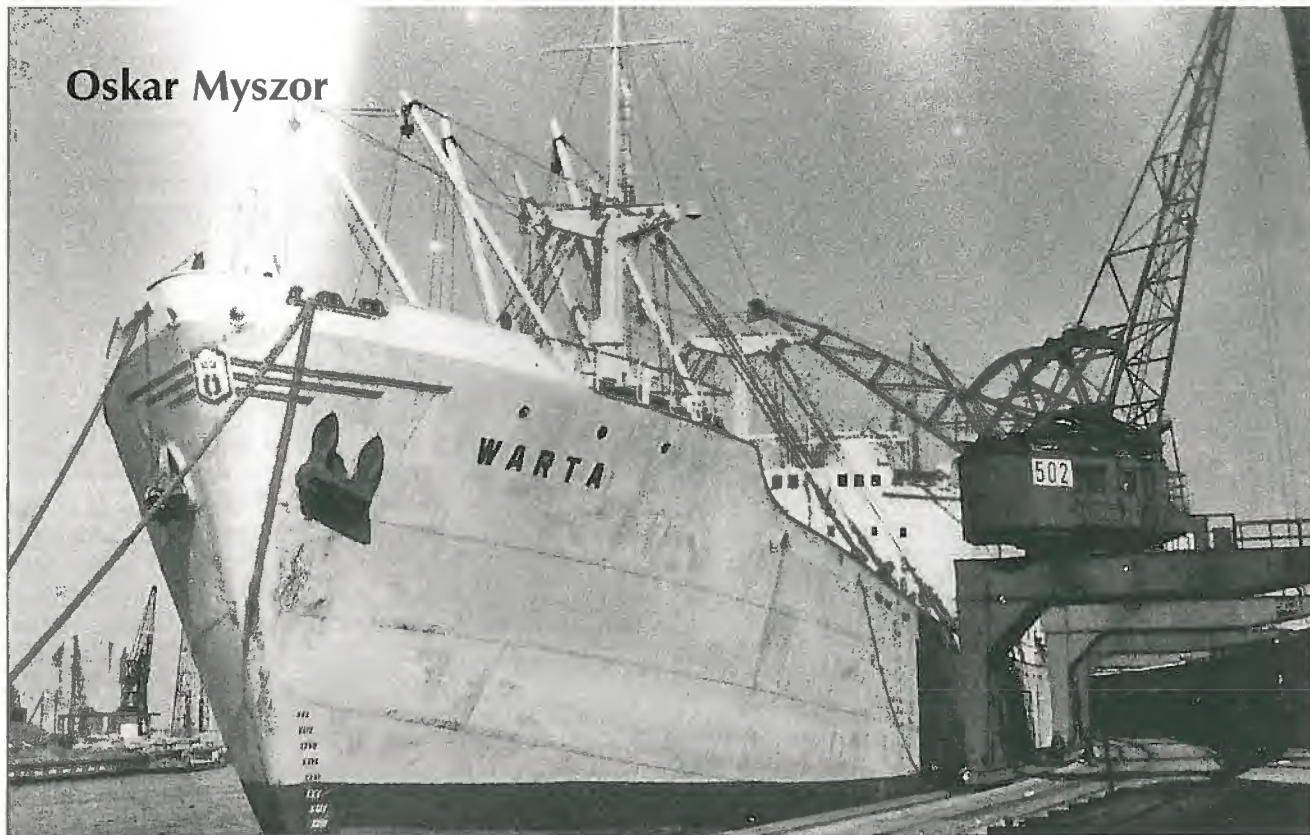
– To, że część marynarzy – mówił minister Popiel – zawahała się przez chwilę, nie będzie stanowić powodu do jakiegokolwiek dyskryminacji. Zapewniam więc, że wszyscy oni będą dalej pływać, dowodząc w dalszej pracy, że pokonali zdecydowanie słabość, jakie okazali wobec perfidnych metod naciśku wroga...

– Oprócz tych medali i odznaczeń – dodaje kapitan Tadeusz Drączkowski – wielu z nas dostało awanse na wyższe stanowiska. Na przykład Auksztukais (skądinąd, bardzo dobry marynarz i oficer) otrzymał angaż na kapitana, Rotecki został drugim mechanikiem, a ja pierwszym oficerem. Co więcej, na asystentów awansowali nawet Węgrzynowski i Kędzierski, którzy przyjęli azyl, pojechali do Stanów i stamtąd powrócili do kraju. Zresztą, fakt ich powrotu wykorzystano od razu w akcji propagandowej, robiąc z tego – poprzez spotkanie w gdyńskim Domu Marynarza – nieźle nagłośnione wydarzenie medialne. (...) Razem z załogi *Gottwalda* pozostało więc w Ameryce dziewięciu, choć – jak słyszało się później – wszyscy doznali tam rozczarowań. Bo w owych latach, tu w Polsce, byli oni w jakiś sposób wyróżniani. Mogli czuć się pupilami systemu. A tam – pomimo że nie natykali się na nieprzychylną miejscowych – pozostawieni zostali samym sobie. Musieli ciężko pracować. Nasi Chińczycy z kolei, całą „trzynastką” osiedlili się na Tajwanie i nawet im się dobrze wiodło. Nikt bodaj stamtąd nie uciekał. Co do ministra Popiela, przyznać trzeba, że danego słowa dotrzymał, a władze podszły do całej sprawy z dużym zrozumieniem. Kapitan Szemiot, który przecież podpisał azyl i zachwiał nieco swą reputację, dostał Krzyż Oficerski i nie miał najmniejszych kłopotów z prawem pływaniem. Nikt nie stawiał mu żadnych zarzutów, nie wszczynął dochodzeń, nie formułował pretensji. No tak, to prawda. Jakby nie było, dawało się już odczytać znaki nadciągającej wyraźnie „odwilży”. Szybkimi krokami zbliżał się Październik. Szły nowe czasy... – kończy kapitan.

M/s *Prezydent Gottwald* – jak wspomniano wyżej – zarekwirowany został przez jednostki wojenne Czang Kajsze, a potem przekazany pod banderę marynarki handlowej Tajwanu. ●

Powitanie wracającej do kraju załogi na lotnisku w Gdańsku. Fot. zbiory Ryszard Leszczyński





Warta w początkowym okresie służby pod polską banderą.

Fot. Janusz Uklejewski

Statek pięciorga imion

Będący bohaterem poprzedzającego ten tekst artykułu Ryszarda Leszczyńskiego statek swoje dość krótkie (bo 28-letnie) życie spędził dość burzliwie: został storpedowany (lub wszedł na minę), zbombardowany i porwany, dwukrotnie zarekwirowany, a także trzykrotnie zmienił banderę, zaś czterokrotnie – nazwę. Jego początek sięga okresu przedwojennego. Został zamówiony 16 sierpnia 1937 r. w niemieckiej niemieckiej stoczni Lübecker Flender Werke AG (nr budowy 274) przez norweskiego armatora Gunnara Knudsen dla jego spółki A/S Borgestad¹. 7 sierpnia 1939 r. został zwodowany pod nazwą *Bratland* (z portem macierzystym w Porsgrunn). Statek zaprojektowano w nowoczesnej, mayerowskiej linii, z lekko zaokrąglonym dziobem, smukłym kadłubem i zgrabną nadbudówką na śródokręciu. 4 grudnia przekazanie statku zostało zablokowane (na mocy ustawy wstrzymującej eksport wybranych produktów), zaś agresja III Rzeszy na Norwegię w kwietniu 1940 r. zadecydowała o losie niedoszedłego „norwega” – będący wówczas w końcowej fazie budowy *Bratland* został 20 kwietnia zarekwirowany, a dziesięć dni później wcielony do Kriegsmarine, otrzymując zarazem nową nazwę – *Warthe*. W sierpniu 1940 r. został przeznaczony do udziału w operacji de-

santowej na W. Brytanię (operacja „Selöwe”), z oznaczeniem kodowym A 5 (A od Antwerpii, skąd miał wyruszyć ku wybrzeżom Albionu)². Do owej operacji, jak wiadomo, nie doszło. 16 grudnia *Warthe* został sprzedany (za 2 989 766 marek) hamburskiej spółce żeglugowej HAL (Hamburg-Amerika-Linie), a przez kolejne wojenne lata pływał po Bałtyku (głównie, a od 1943 wyłącznie, jako transportowiec wojskowy). W czasie jednego z rejsów do Kurlandii – niedaleko Libawy, 1 listopada 1944 r. – wszedł na minę (względnie został storpedowany), co wyrządziło dość spore uszkodzenia w części dziobowej³. W związku z tym *Warthe* został odholowany do Gdyni (wówczas Gotenhafen), gdzie oczekiwał na możliwość zadokowania w tamtejszej stoczni Deutsche Werke⁴.

Niestety, wybór miejsca remontu nie był zbyt szczęśliwy. Wieczorem 18 grudnia 1944 r., w godzinach 20:45-22:00, doszło do najcięższego nalotu na Gdynię, przeprowadzonego przez 236 bombowców Avro Lancaster z kilku eskadr wchodzących w skład brytyjskiej No. 5 Bomber Group (dowódca *Air Vice Marshal* Ralph A. Cochrane). Pierwsze, prowadzące samoloty (tzw. *pathfindery*) oświetliły rejon nalotu za pomocą flar zawieszonych na spadochronach („choinek”), a kolejne dodatkowo oznakowa-

ły cele bombami zapalającymi. Następnie główne siły, przybyłe od północnego zachodu, z wysokości ok. 4500 m zbombardowały wyznaczone rejon bombami burzącymi (łącznie zrzucono 824 tony bomb)⁵. Jednym z wielu trafionych statków był właśnie *Warthe*, przycumowany wówczas przy reprezentacyjnym Nabrze Francuskim (znanym kiedyś z przyjmowania transatlantyków, a obecnie – wycieczkowców), na wysokości magazynów Aukcji Owocowych oraz – nomen omen – „Warty”.

28 marca 1945 r. Gdynia została wyzwolona przez wojska radziecko-pol-

1. S. Lawson, *Norwegian Merchant Fleet 1939-1945*, warsailors.com/homefleet/shipsb2.html.

2. E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, Bd 7: *Landungsverbände (III): Landungsfahrzeuge i. e. S. (Teil 2), Landungsfähren, Landungunterstützungsfahrzeuge, Transporter; Schiffe und Boote des Heeres, Schiffe und Boote der Seeflieger/Luftwaffe, Kolonialfahrzeuge*, Koblenz 1990, s. 98, 134-136; M. Schmidtke, *Rettingsaktion Ostsee 1944/1945: Eine Großtat der Menschlichkeit. Zusammenfassende Dokumentation einschließlich Darstellung der beteiligten Schiffe und Boote von Handelsflotte, Kriegsmarine, Luftwaffe und Heer*, Bonn 2006, s. 116.

3. warsailors.com/forum/read.php?1,20067,20133#msg-20133.

4. J. Miciński, S. Kolicki, *Pod polską banderą*, Gdynia 1962, s. 137.

5. M. Konarski, *Lancastery nad Gdynią*, w: *Lotnicze epizody na tle 100 lat historii. III Poczłowe Sympozjum Lotnicze*, Tarnobrzeg 2003, s. 148; J. Rohwer, G. Hümmelchen, *op. cit.*, www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/44-12.htm.



Zatopiony Warthe w porcie gdyńskim.

Fot. Muzeum Miasta Gdyni

skie. Wśród zalegających w porcie wraków (oprócz jednostek zatopionych w nalocie, Niemcy zablokowali newralgiczne rejony portu blokszipami) znajdował się również i „nasz bohater”. Wrak *Warthe*⁶ stał wzdłuż nabrzeża, na równej stępce, na głębokości 12-13 m, z pokładem na poziomie wody. Wystająca ponad tenże nadbudówka była opalona aż do drugiego poziomu (w wyniku wybuchu bomby, która wpadła do jednej z ładowni), w dnie prawej maszynowni widniał otwór o wymiarach 5×7 m (trafiły tam dwie bomby), a w zwisie rufy znajdowała się półmetrowa szpara⁷. Uszkodzony w listopadzie dziób był jedynie prowizorycznie zabezpieczony.

Podczas prowadzonych pod koniec 1945 r. ustaleń polsko-radzieckich ustaleń wrak *Warthe* udało się uzyskać dla strony polskiej, w związku z czym podjęto starania o podniesienie statku. Początkowo ową operację planowano zlecić ekipie Stoczni Gdyńskich (wówczas najbardziej doświadczonej na polskim wybrzeżu), jednak powrót (w styczniu 1946 r.) z Wielkiej Brytanii grupy specjalistów Wydziału Holowniczo-Ratowniczego „Żegluga Polskiej” S.A. (który zostali zatrudnieni przez GAL) zmienił ową sytuację. Niestety, brak taboru i specjalistycznego sprzętu zmusił Polaków do skierowania się po pomoc do wykonawców zagranicznych. Usługi radzieckiego 88. Oddziału Awaryjno-Ratowniczego Floty Bałtyckiej szybko wykluczono – zarówno ze względu na wysoką cenę, jak i późny oferowany termin rozpoczęcia prac (czerwiec 1946 r.) i ogólnie złe

doświadczenia ze wcześniejszej współpracy z tym zespołem. Wybór padł zatem na duńską firmę Em. Z. Svitzer's Bjergnings Entreprise, znaną zresztą z przedwojennej działalności w gdyńskim porcie⁸. 7 lutego do Gdyni przybył holownik ratowniczy *Ægir*⁹, wraz z inspektorem ratownictwa Heenem, nurkami i sprzętem na pokładzie¹⁰. Opiekę nad Duńczykami sprawowało Biuro Portowe GAL oraz kpt. ż. w. Witold Poinc (przyszły kierownik operacji podniesienia pancernika *Gneisenau*), upoważniony przez dyrektora tejże spółki do organizacji Oddziału Wrakowego¹¹. Duńska ekipa przeprowadziła wówczas szereg badań rozpoznawczych wraków w Gdyni, Gdańsku, Władysławowie i Postomnie (dzisiejsza Ustka). W kwietniu tr. zawarto kontakt, zakładający współpracę przy wydobywaniu wybranych wraków (w tym *Warthe*) przez Wydział Holowniczo-Ratowniczy i firmę Svitzer. Operacja spotkała się również z pełnym poparciem i pomocą Biura Odbudowy Portów. Koszt wydobywania statku sfinansowały wspólnie Ministerstwo Żegluga i Handlu Zagranicznego oraz Główny Urząd Morski, natomiast armator (GAL) ponosił koszt przyszłej odbudowy i remontu. Wydział Holowniczo-Ratowniczy koszt rzeczywisty wydobywania *Warthe* obliczył na 11 017 266 zł, ale zlecającemu (czyli MZiHZ) obciążył ponad dwukrotnie większą kwotą 25 mln zł, dzięki czemu uzyskał środki na sfinansowanie zakupu ciężkiego wyposażenia ratowniczego, potrzebnego do dalszych robót w polskich portach. Firma Svitzer począt-

kowo sądziła, że zdoła wrak podnieść w ciągu dwóch miesięcy, w związku z czym swoje koszty obliczyła na sumę 6000 funtów, uwzględniając wykorzystanie miejscowych materiałów i pracowników, oraz pomoc ekip Wydziału Holowniczo-Ratowniczego.

Wrak był podnoszony poprzez uszczelnianie i odpompowywanie wody. Rozległy zakres związanych z tym robót przedłużył prace ekip ratowniczych, toteż londyński zarząd GAL-u w Londynie 15 lipca 1946 r. wyasygnował dodatkowe środki na zakup potrzebnego sprzętu i materiałów, a także na wynajęcie drugiego holownika ratowniczego *Sigyn*¹². Pierwsza próba podniesienia wraku nie powiodła się, zaś druga została przerwana, gdyż groziła przewróceniem statku, który wynurzał się z przechylem 35° w stronę nabrzeża¹³. Dopiero trzecia próba była udana. 6 września 1946 r. wrak *Warthe* uzyskał pływerność, a następnie został przeholowany (przez wspomniane holowniki duńskie oraz polski *Atlas*¹⁴) do Stoczni Gdańskiej. Samo przeprowadzanie statku przez gdański port wymagało zamknięcia ruchu tamże (na pięć godzin), zaś dokowanie w stoczni trwało jeszcze dłużej (ok. 12 godzin).

6. Przez pewien czas wrak *Warthe* był określany w polskich dokumentach jako „Lauferbrücke” (zob. np. Archiwum Państwowe w Gdańsku, Biuro Odbudowy Portów, sygn. 1043/224, s. 18).

7. APG, BOP, sygn. 1043/223, s. 16; sygn. 1043/434, zdj. 223-229.

8. Firma założona w 1833 r., działa do dziś.

9. Zbudowany w 1906 r. w stoczni Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft (nr bud. 57), 162 BRT, 32,4×6,7×2,9 m.

10. J. K. Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce, t. 2: 1945-1961*, Gdynia 2005, s. 130-131.

11. A. Szura, *Odbudowa gdyńskiego ośrodka gospodarki morskiej w latach 1945-1949*, w: *50-lecie miasta Gdyni. Materiały na sympozjum naukowe*, red. nauk. R. Wapiński, Gdynia 1976, p. 12, 31.

12. Zbudowany dla Svitzera w 1916 r. w szwedzkiej stoczni Motala M/V (nr bud. 465), 198 BRT, 31×6,8×3,7 m.

13. E. Stefanowski, *Dziesięć lat polskiego ratownictwa okrętowego*, „Technika i Gospodarka Morska”, nr 7/1955, s. 177; J. K. Sawicki, *Ratownictwo morskie...*, s. 132..

14. Zbudowany w 1921 r. przez holenderską stocznnię Van P. Smit N.V. w Rotterdamie (nr bud. 310) dla firmy N.V. Internationale Sleepdienst Mij. z Rotterdamu. 110 BRT, 24,3×5,8×2,8 m, 400 KM. Zakupiony w 1935 r. przez „Żegluga Polska” do służby w Gdyni. W nocy z 12/13.9.1939 samozatopiony w porcie oksywyjskim. Wydobyty przez Niemców, służył w Kriegsmarine-Arsenal Gotenhafen pod nazwą *Putzig* (Puck). Pod koniec wojny skierowany na Zachód, w kwietniu 1945 r. przejęty w Kilonii przez brytyjskie Tugboat Office. W grudniu tr. został rewindykowany i przeprowadzony do Gdyni, otrzymując zarazem przedwojenną nazwę. Później został przydzielony do portu gdańskiego. Zaledwie niecałe dwa tygodnie po operacji holowania *Warthe*, został wysłany do Szczecina – niestety, w nocy z 19/20.9.1946 zatonał w sztormie, na wysokości Karwi (z 13-osobowej załogi uratowały się tylko 2 osoby).

Pojemność	5058 BRT / 2932 BRT
Nośność	8248 DWT
Wyporność	w służbie niemieckiej ok. 10 400 t, w tajwańskiej 12 112 (pełna) / 3662 (lekka) t
Wymiary	131,8×16,92×7,75 m
Napęd	1 silnik spalinowy MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG), 5-cylindrowy, 1 śruba
Moc napędu	3400 KM
Prędkość	maksymalna 13-14 w., ekonomiczna 9 w.
Ładowość	pięć ładowni (trzy przed i dwie za nadbudówką śródokręcia); w służbie niemieckiej ładowność Warthe oceniano na 1000 ludzi, 250 koni lub 60 pojazdów
Łodzie okrętowe	3 szalupy ratunkowe i 1 bączek
Uzbrojenie	w służbie niemieckiej 5 lekkich działek plot. (po 2 na dziobie i śródokręciu, 1 na rufie), polskiej – brak, tajwańskiej – b.d.
Załoga	w służbie niemieckiej 36, polskiej 45 (+ 7 miejsc pasażerskich)

Warta – bo taką polską nazwę otrzymał statek – początkowo nie przebywała na doku zbyt długo. Po prowizorycznym załatwianiu uszkodzeń, statek przeholowano do bocznego basenu, gdzie wymontowano co się dało, zdjęto komin, wypaloną nadbudówkę, takielunek i wszystkie urządzenia przeładunkowe, oraz rozmontowano maszynownię, silniki pomocnicze i wał śrubowy ze śrubą. Wyładowano również prawie 1200 ton gruzu (pochodzącego ze zniszczonych nabrzeży i zabudowań w porcie)¹⁵, którym statek został – po lewej, mniej uszkodzonej burcie – obciążony w celu uniknięcia przechyłów podczas wydobycia. Następnie rozpoczęto prace nad oczyszczeniem statku z mułu, rdzy, wodorostów oraz muszli, które trwały przez prawie cały kolejny (1947) rok. Właściwa odbudowa rozpoczęła się dopiero od kolejnego zadokowania, do którego doszło jesienią tego roku (po zawarciu formalnej umowy pomiędzy GAL a Zjednoczeniem Stoczni Polskich). W ramach remontu samego kadłuba wymontowano ponad 50 uszkodzonych blach poszycia oraz 20 wręg (część z nich, po wyprostowaniu, udało się ponownie wykorzystać). W międzyczasie w dziale mechanicznym stoczni przeprowadzono odbudowę zespołu napędowego, zaś w kadłubowni wyprodukowano całkowicie nową, czteropoziomową nadbudówkę na śródokręciu wraz z kominem. Wreszcie 3 kwietnia 1948 r. *Warta* została wydokowana i przycumowana przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni. Wówczas wmontowano zespół napędowy i nadbudówkę, oraz założono całkowicie nową instalację (elektryczną, wodociagową i wentylacyjną). Wyposażono również pomieszczenia – w nadbudówce śródokręcia oraz rufowej, gdzie znajdowały się pomieszczenia za-

łogi (z jedno- lub dwuosobowymi kabinami, świetlicą, łazienkami oraz toaletami)¹⁶. Wspomniane prace trwały ponad miesiąc – 6 maja 1949 r. ostatecznie wszedł do służby w barwach GAL-u (Gdynia-America Line).

Co ciekawe, jedna z ładowni statku (nr 3) została wyposażona w urządzenia umożliwiające przewożenie ładunków płynnych w ilości ok. 1200 ton. Fakt ten rzuca trochę inne światło na sprawę rzekomego przewożenia przez statek do ChRL paliwa...

Początkowo *Warta* pływała na linii południowoamerykańskiej. 1 lipca 1950 r. pod dowództwem kpt. ż. w. Bohdana Jędrzejewskiego¹⁷ wyruszyła – jako pierwszy polski statek – w rejs do Chin (2 października zawinął do Tiencinu). 1 stycznia 1951 r. statek został przez Polskie Linie Oceaniczne, a kilka miesięcy później oddany w czarter nowopowstałemu (15 czerwca 1951 r.) Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Okrętowemu „Chippolbrok”. Na linii dalekowschodniej (chińskiej) pozostał do końca służby pod polską banderą. W międzyczasie otrzy-

mał – 19 marca 1953 r., na cześć zmarłego stalinowskiego prezydenta Czechosłowacji – nową nazwę, *Prezydent Gottwald*¹⁸.

13 maja 1954 r., w czasie kolejnego rejsu do Chin, *Prezydent Gottwald* został zatrzymany (w odległości ok. 370 mil od Tajwanu, na pozycji 23° 24' N 128° 27' E) przez tajwańskie okręty, a następnie uprowadzony do portu Kaohsiung (co dokładniej opisano na poprzednich stronach)¹⁹. Rok później (16 marca 1955 r.) statek wcielono do tajwańskiej marynarki wojennej (formalnie – MW Republiki Chińskiej) jako transportowiec wojskowy (pływając głównie do kontrolowanych przez Republikę wysp u wybrzeży kontynentu), pod nazwą *T'ien Chu* (chiń. 'środek nieba', w transkrypcji pinyin: *Tiānzhu*) i numerem burtowym 313. Jego załoga składała się wówczas 25 oficerów oraz 137 podoficerów i marynarzy – tak duża liczba sugeruje spełnianie dodatkowych funkcji pomocniczych. Ostatecznie, po 13 latach służby, 15 kwietnia 1968 *T'ien Chu* został wycofany, a w listopadzie tr. przekazany na złom²⁰. ●

15. J. K. Sawicki, *Ratownictwo morskie...*, s. 132-133.

16. J. Miciński, *M/s „Warta” - statek wrócony do życia*, „Morze i Marynarz Polski”, nr 4/1949, s. 8-10.

17. Był kapitanem polskich statków już podczas wojny: 25.5.1940-19.7.1942 s/s *Śląsk* (9.7.1940 wraz z s/s *Cieszyn* uciekł przed internowaniem z francuskiego portu Kaolack w Gwinei) oraz 12.1942-2.1943 s/s *Chorzów* (za: J. K. Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989). Przed *Wartą* był dowódcą pierwszego polskiego statku (m/s *General Walter*), który zawinął (w 1949 r.) do niepodległych Indii i Pakistanu.

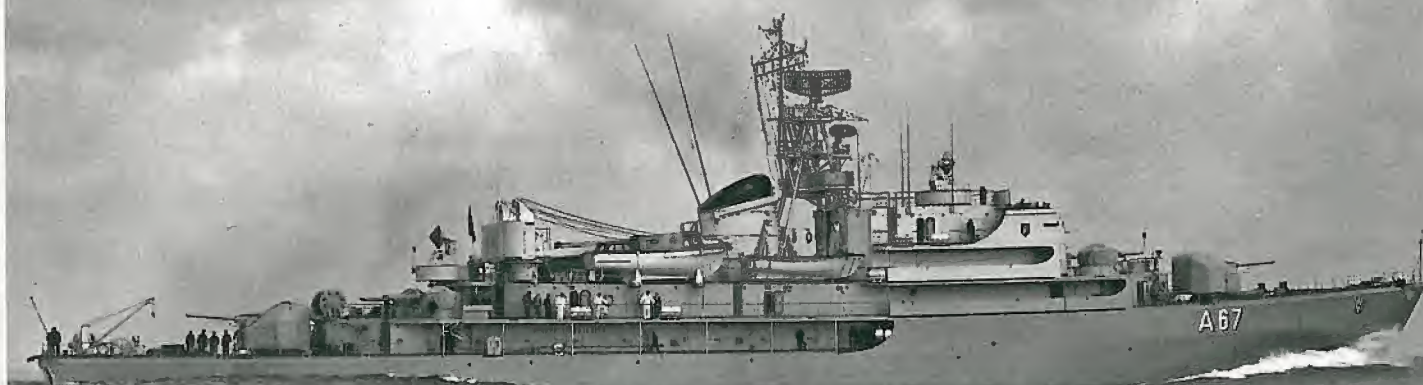
18. J. Miciński, *Spod niemieckiej pod polską banderą*, cz. 3, „Morze”, nr 9/1985, s. 3; idem, S. Kolicz, *op. cit.*, s. 137.

19. J. Piwowoński, *Flota spod białoczerwonej*, Warszawa 1989, s. 116.

20. *Chinese Warships Museum*, 60.250.180.26/taiwan/4501.html.

Jedyna znana, bardzo kiepskiej jakości, fotografia statku pod banderą tajwańskiej marynarki wojennej.





Tendry Bundesmarine typu 401-403

Typ 401

Nazwa	Stocznia [nr stoczniowy.]	Stępka	Wodowany	W służbie
<i>Rhein</i> (A 58)	Schliekerwerft, Hamburg [541]		10.12.1959	06.11.1961
Odbiór wstępny 06.10.1961. w momencie oddania do służby → 3. Eskadra Kutrów Torpedowych. 26.06.1992 wycofany ze służby, na sznurku w MArS Wilhelmshaven. 1994 za pośrednictwem firm VEBEG, Sayani, Singapur, sprzedany na złom pewnej indyjskiej firmie; 25.11.1994 na haku holownika <i>Kingston</i> odszedł w kierunku Alang.				

<i>Elbe</i> (A 61)	Schliekerwerft, Hamburg [542]	01.09.1959	05.05.1960	17.04.1962
Odbiór wstępny: 13.03.1962. w momencie oddania do służby → 2. Eskadra Kutrów Torpedowych. Miejsce bazowania: Wilhelmshaven, od 01.11.1970 w Olpenitz. Z dniem 01.04.1982 jako zmiana za <i>Werę</i> → 7. SG, miejsce bazowania: Kilonia. 17.12.1992 wycofany ze służby, na sznurku w MArS Wilhelmshaven. Reaktywowany z niemiecką załogą 10.03.1993, przekazanie Turcji, 15.03. w zastępstwie eks- <i>Ruhr</i> , przeprowadzony do Turcji i 31.03.1993 po zmianie bandery w Gölçük jako nowy okręt szkolny <i>Cezayirli Gazi Hasan Paşa</i> (A 579) w służbie.				

<i>Weser</i> (A 62)	Elsflether Werft, Elsfleth [319]	01.08.1959	11.06.1960	14.07.1962
Odbiór wstępny: 14.06.1962. w momencie oddania do służby → 1. Eskadra Kutrów Torpedowych. Od 16.08.1963: w Dowództwie Jednostek Szkolnych i w służbie jako okręt szkolny kadetów do 31.01.1965. Od 01.02.1965 ponownie tender w 1. Eskadrze Kutrów Torpedowych a po jej rozwiązaniu w dniu 15.03.1965 w składzie 7. Eskadry Kutrów Torpedowych zastępując dotychczasowe tendry <i>Neckar</i> i <i>Werra</i> , które skierowano na dłuższy przegląd stoczniowy. 31.05.1968 wycofany ze służby, na sznurku w MArS Wilhelmshaven, zakonserwowany i 1969 skierowany do Floty Rezerwowej, następnie ponownie MArS, rezerwuuar części zamiennych, specjalnym rozkazem nr 44/75(M) z 18.07.1975 zwolniony również i z tej funkcji. Zgodnie z podpisanym 11.08.1975 przekazany Grecji. Remont w MArS Wilhelmshaven, 06.07.1976 próby odbiorcze, zmiana bandery na morzu z jednoczesnym oddaniem do służby pod nazwą <i>Aigaion</i> (D 215). Wyjście z 31.07.1976, od 1977 oznakowanie D 03. 1991 wycofany ze służby, na sznurku w Salaminie. Sierpień 2003 przybycie do Aliğa, Turcja celem pocięcia na złom.				

<i>Main</i> (A 63)	Lindenauwerft, Kiel [117]	01.08.1959	23.07.1960	29.06.1963
Odbiór wstępny: 17.05.1963. w momencie oddania do służby → 5. Eskadra Kutrów Torpedowych w Neustadt, od 06.02.1968 Olpenitz. Wycofany ze służby 25.11.1993; na sznurku w MArS Wilhelmshaven. Za pośrednictwem VEBEG sprzedany firmie J. Bakker w Brugii/Belgia celem pocięcia na złom, dokąd wyszedł 19.12.1997.				



Elbe w Travemünde, 18.05.1984 r.

Fot. Hartmut Ehlers

<i>Ruhr</i> (A 64)	Schliekerwerft/B+V, Hamburg [544/1602]	18.08.1960	02.05.1964
<p>Ukończony w Blohm + Voss, Hamburg, odbiór wstępny 16.04.1964 (2. próba stoczniowa 11.04., rejs odbiorczy 14.-16.04.1964). Przewidziany dla 7. Eskadry Kutrów Torpedowych, lecz z powodu na opóźnione ukończenie budowy po bankructwie pierwszej stoczni ostatecznie okręt szkolny dla kadetów. Po wejściu do służby w Dowództwie Zespołu Szkolnego, następnie Marineschule Mürwik. W trakcie rejsów szkolnych przebył w sumie 138 986 mil. W dniu 20. 12.1971 wycofany ze służby → rezerwa i po zakonserwowaniu na sznurku w Wilhelmshaven. 31.12.1973 skreślony z listy floty i „zdegradowany” do rezerwuaru części zamiennych. Rozkazem specjalnym 44/75(M) z 18.07.1975 zwolniony z tej funkcji i i zgodnie z umową z dnia 11.08.1975 przekazany Turcji. Po remoncie i próbach morskich w dniu 09.11.1976 w Wilhelmshaven oddany do służby jako okręt szkolny <i>Gazi Hasan Paşa</i> (A 579). W Gölcüku oficjalnie w dniu 15.01.1977 oddany do służby tureckiej jako <i>Cezayirli Gazi Hasan Paşa</i>. Po zastąpieniu przez byłego bliźniaka <i>Elbe</i> wycofany ze służby w dniu 28.06.1993 i sprzedany w Aliğa 02.12.1993 na złom.</p>			

Main w ciekawym ujęciu w Hamburgu, 07.05.1986.

Fot. Hartmut Ehlers

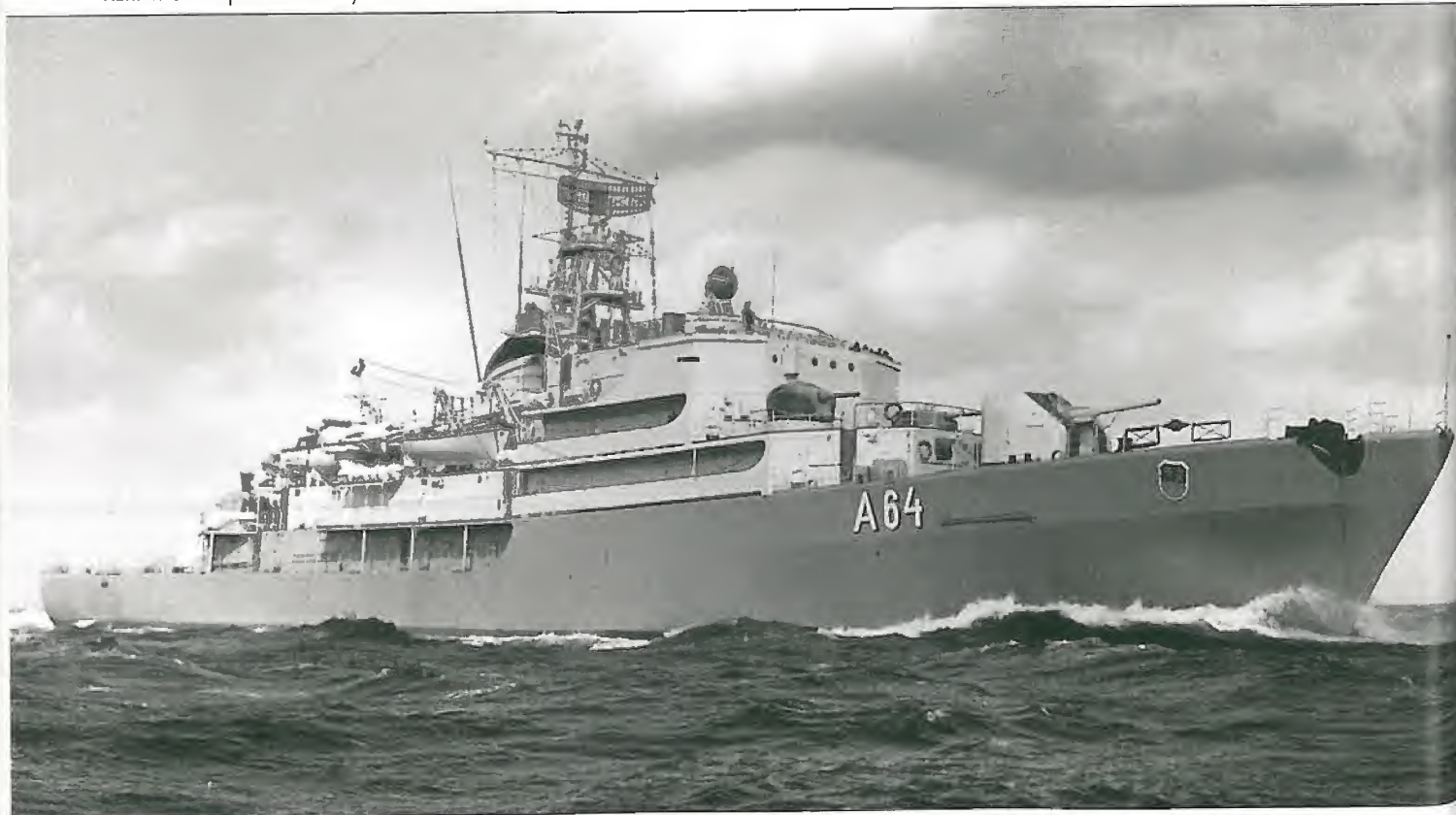


Tendry Bundesmarine typu 401-403

<i>Neckar</i> (A 66)	Lürssenwerft, Bremen-Vegesack [315]	22.12.1960	26.06.1961	07.12.1963
<p>Był przewidziany dla 1. Eskadry Kutrów Torpedowych. Czasowy na jakiś okres odbiór 30.10.1963. z przekazaniem do służby w 7. Flotylli Kutrów Torpedowych. 1967 dłuższy pobyt w stoczni w macierzystej z uwagi na dłuższy przegląd., między 16.10.1968 do 05.02.1969, pozaplanowy przegląd w HDW Kilonia, od 17.10.1969 do 03.03.1970. Wycofany ze służby 01.03.1971 i do 29.05.1972 przebudowany i przebrojony w HDW Kilonia dla kutrów torpedowych typu 142A, ponownie w służbie 17.06.1972 dla 7. FKT. Przegląd od 06.01. do 21.07.1976 i następny od 02.10.1979 do 24.03.1980, w HDW Hamburg. Podczas obserwowania ćwiczeń floty polskiej ostrzelany i trafiony w dniu 15.06. 1987 kilkoma pociskami kal. 30 mm; naprawa w Kilonii.</p> <p>30.11.1989 wycofany ze służby, na sznurku w MArS Wilhelmshaven. 21.01.1991 za pośrednictwem VEBEG sprzedany firmie Stolk w Hendrik-Ibo-Ambacht, Holandia a stamtąd dalej Turcji, firmie Yazici-Resa, Aliğa, na złom, dokąd dotarł 28.06.1993.</p>				
<i>Werra</i> (A 68)	Lindenauwerft, Kiel [118]	05.10.1959	26.03.1963	02.09.1964
<p>Czasowy, na jakiś okres, odbiór 13.08.1964 do 7. FKT. 1967 dłuższy przegląd w stoczni macierzystej. Rozkazem uzupełniającym nr 239 z 01.04.1982 dot. oddania do służby przydzielony Eskadrze Zwalczania Minowego na Morzu Północnym jak jednostka dowodzenia, a po rozwiązaniu eskadry od 01.06.1984 przydzielony do 6. Eskadry Trałowców. Wycofanie ze służby planowane na 28.11.1990, przedtem jeszcze od lipca do września 1989 używany jako jednostka szkolna dla kadetów, następnie wycofany z ruchu; prace przygotowawcze do wycofania okrętu ze służby w MArS Wilhelmshaven, lecz wkrótce wstrzymane i z powodu wybuchu wojny na wodach Zatoki Perskiej przystosowany do pełnienia roli okrętu dowodzącego niemieckiego zespołu zwalczania min morskich na Morzu Śródziemnym. 16.08.1990 na M. Śródziemnym. Zastąpiony przez <i>Donau</i> 14.11., Wilhelmshaven w dniu 19.12.1990 i natychmiast wycofany z ruchu.</p> <p>21.03.1991 ostatecznie wycofany ze służby i odstawiony na sznurku w MArS Wilhelmshaven. 26.05.1993 za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany na złom firmie Eckhardt Marine, Hamburg, a następnie tureckiej firmie Öge Gemi Sokum Ticaret A/S i w dniu 28.06.1993 na haku rosyjskiego holownika wyruszył do Aliğa.</p>				
<i>Donau</i> (A 69)	Schlichtingwerft, Lübeck-Travemünde [1299]	24.12.1959	26.11.1960	23.05.1964
<p>Przewidziany dla 3. Eskadry KT. Schnellbootgeschwader. Czasowy, na jakiś czas odbiór 27.11.1963. Jednostka dowódcza Zespołu Szkolnego, później Akademia Morska w Mürwik, okręt szkolny dla kadetów. 28.06.1968 wycofany ze służby, na sznurku w MArS Wilhelmshaven, zakonserwowany, 1969 w rezerwie.</p> <p>Po reaktywacji 18.02.1970 w 2. FKT, z bazą w Wilhelmshaven, od 01.11.1970 Olpenitz. Po wojnie Zatoce Perskiej 1990 na Morzu Śródziemnym, tam zastąpiony 14.11.1990 przez <i>Werre</i>, potem jednostka dowodzenia jednej z eskadr niemieckiej flotyli trałowców. Od 11.03. zespół przebazowano na wody Zatoki Perskiej; 13.09.1991 powrót do Niemiec.</p> <p>01.12.1994 wycofany ze służby, przekazany Turcji, 13.03.1995 w Wilhelmshaven ponownie w służbie jako turecki okręt szkolny <i>Sokullu Mehmet Paşa</i> (A 577). 31.03.1995 wyjście do Turcji, tam gruntownie wyremontowany i zmodernizowany w Gölcük i tam też 23.05.1997 ponownie oddany do służby.</p>				

Ruhr w czasie prób odbiorczych.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Neckar kilka dni po wejściu do służby.

Fot. zbiory Hattmut Elers

Typ 402

Nazwa	Stocznia [Nr stoczniowy]	Stępka	Wodowany	W służbie
<i>Isar</i> (A 54)	Blohm + Voss, Hamburg [811]		14.07.1962	24.01.1964
<p>Jednostka zastępcza za <i>Ems</i> (A 53). Czasowe, na pewien okres, przejęcie 05.12.1963. do 3. Eskadry Trałowców. 15.02.1968 wycofany ze służby, na sznurku w MArS Wilhelmshaven, zakonserwowany, 1969 w rezerwie, 29.11.1974 ponownie w MArS Wilhelmshaven, 31.03.1976 we Flotylli Sił Trałowych, ale dalej pod techniczną opieką MArS.</p> <p>Plany zaadoptowania na okręt dowodzenia trałowców zaniechano, 29.12.1980 skreślony z listy floty i przeznaczony na rezerwuar części zamiennych, nowe określenie: <i>Schiff A</i>. Już 25.02.1981 ostatecznie skreślony.</p> <p>Po przekazaniu Turcji, w dniu 30.09.1982 na holu <i>Fehmarna</i> do Gölcük, tam 25.10.1982 przekazany. 28.03.1983 jako okręt szkolny <i>Sokullu Mehmet Paşa</i> (A 580) w służbie, październik 1983 zmiana optycznego sygnału wywoławczego na A 577. 31.01.1994 w Gölcüku wycofany ze służby, 06.05.1996 dotarł do Alpaga, gdzie go pocięto na złom.</p>				

Werra po wycofaniu ze służby, 18.01.1992 r.

Fot. Hartmut Ehlers





Donau na Łbie w Hamburgu, 21.11.1980 r.

Fot. Hartmut Ehlers

Saar (A 65)	Norderwerft, Hamburg [840]	15.12.1959	11.03.1961	11.05.1963
Jednostka zastępcza za Oste (A 52). Czasowe, na pewien okres, przejęcie 29.03.1963. 1. Eskadra Trałowców. Podczas jednego z planowych przeglądów w Flenderwerft w Lubece na okręcie doszło do aktu sabotażu, między 11 a 13.04.1977 (zniszczenie instalacji elektrycznej). 31.12.1990 wycofany z ruchu, na sznurku w MArS Kilonii, tam 15.02.1991 wycofany ze służby, od 02. do 18.03.1992 okręt-cel podwodnych prób minerskich na poligonie Surendorf WTD 71 koło Eckernförde, następnie przeprowadzony do MArS Wilhelmshaven. 1994 za pośrednictwem VEBEG poprzez firmę Sayani, Singapur, sprzedany na złom pewnej indyjskiej firmie i 27.06. 1994 przeszedł do Alang na holu.				
Mosel (A 67)	Schliekerwerft/B+V, Hamburg [543/1601]		15.12.1960	08.06.1963
Ukończony w stoczni Blohm + Voss, Hamburg, czasowe oddanie do służby 08.05.1963 (próby odbiorcze i ruchu między 02. do 08.05.1963). 5. Eskadra Trałowców. 28.06.1990 wycofany ze służby, na sznurku w MArS Wilhelmshaven. 19.02.1992 za pośrednictwem VEBEG sprzedany na złom firmie Eckhardt Marine, Hamburg, a następnie odsprzedany tureckiej firmie Öge Gemi Sokum Ticaret A/S i 22.03.1992 odszedł na holu do Aliağa.				

Isar w początkowym okresie służby.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Saar sfotografowany w Travemünde, 24.11.1986.

Fot. Hartmut Ehlers

Typ 403

Nazwa	Stocznia [Nr stoczniowy]	Stępka	Wodowany	W służbie
<i>Lahn</i> (A 55)	Flenderwerft, Lübeck [528]	17.04.1961	21.11.1961	24.03.1964

Czasowe, na pewien okres, przejęcie 19.03.1964. 1. Eskadra OP. 11.12.1967 na pokładzie bazy popełnił samobójstwo jego dowódca kmdr ppor. Freytag. Podczas przeglądu stocznioowego w HDW Hamburg, od 16.01. do 19.12.1975 (teraz już typ 403B, pożar w maszynowni nr VIII. W kwietniu 1979 uratowanie pięcioosobowej załogi duńskiego motorowca *Minde*, który się przewrócił. Od 02.05. do 04.06. rejs szkolny po Morzu Śródziemnym z wizytą w Salaminie, Civitavecchia i Kartagenie. W pierwszej połowie 1980, podczas przeglądu, wycofany ze służby we Flenderwerft w Lubece, od teraz typ 403C.

Wycofany ze służby 25.04.1991, na sznurku w MArS Wilhelmshaven. 30.12.1992 za pośrednictwem VEBEG sprzedany do Belgii firmie Moormann w Brugii na złom.

Mosel w początkach służby w Bundesmarine.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Lahn w Kilonii, 17.06.1990,

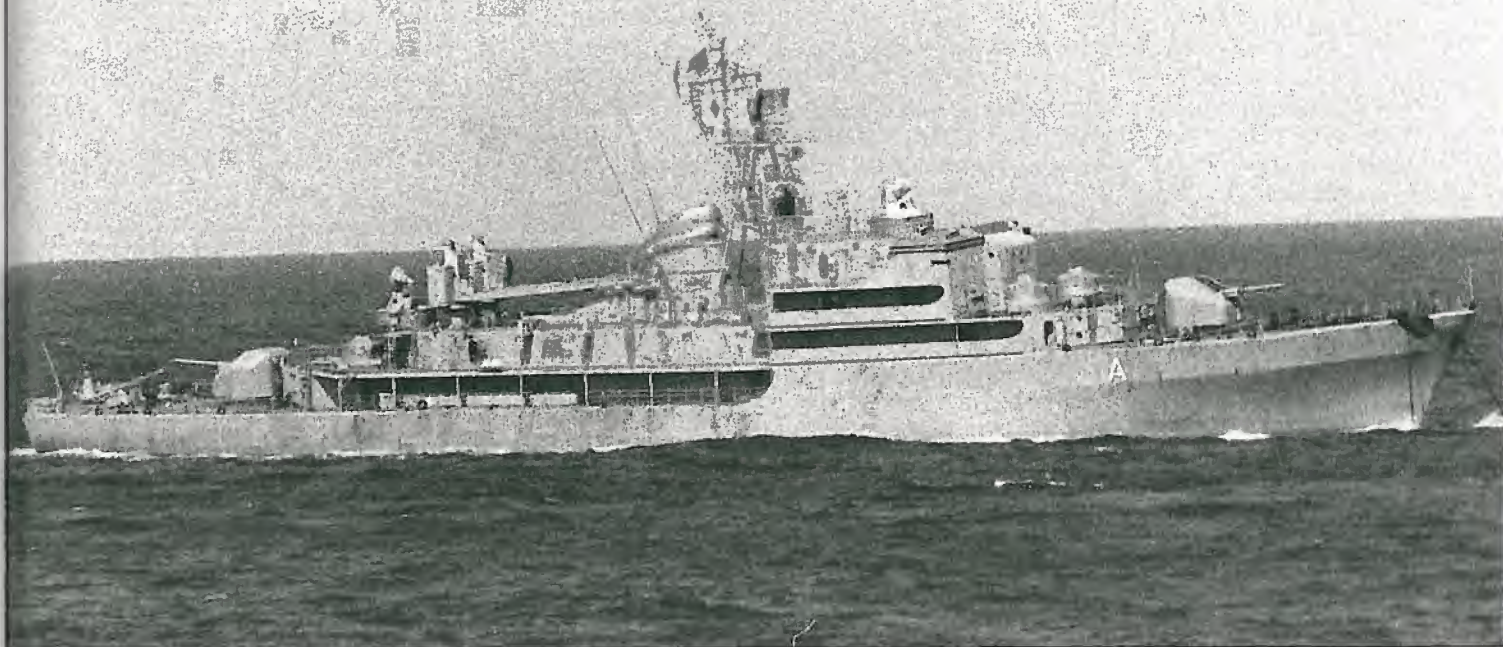
Fot. Hartmut Ehlers

Lech (A 56)	Flenderwerft, Lübeck [529]	20.07.1961	04.05.1962	08.12.1964
<p>Czasowe, na pewien okres, przejęcie 26.11.1964. 1. Eskadra OP. We wrześniu 1967 redukcja załogi i rozpoczęcie prac związanych z wycofaniem ze służby, które rozpoczęto 29.03.1968. Najpierw jednak na sznurku w MArs Wilhelmshaven, zakonserwowany i 1969 przesunięty do rezerwy.</p> <p>23.08.1974 na holu do HDW Hamburg, na remont, teraz jako typ 403B), 21.02.1975 w służbie na potrzeby 3. Eskadry OP. Ponowny przegląd w drugiej połowie roku 1980, teraz typ 403C. Ostatecznie wycofany ze służby 30.06.1989, na sznurku w MArs Wilhelmshaven.</p> <p>31.08.1990 za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany firmie Stolk w Hendrik-Ibo-Ambacht, Holandia, a stamtąd do Turcji firmie Yazici-Resa, Aliağa, na złom. Dotarł tam 28.06.1993.</p>				

Lech w Lubece, 03.05.1981.

Fot. Hartmut Ehlers





Jeszcze jedno ujęcie *Isar* wykonane w czasie holowania do Gölçük, październik 1982 r.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

ZAŁĄCZNIK 1: Eskadry i ich tendry

Eskadry okrętów Bundesmarine podlegały dzisiaj zwanym flotyllom. W naszym przypadku interesujące są tylko te okręty, w towarzystwie, których znajdziemy tendry, a więc kutry torpedowe i okręty podwodne oraz trałowce.

Flotylla Kutrów Torpedowych powstała na podstawie wydanego rozkazu nr 71 z 14.09.1957 w dniu 01.10.1957 pod pojęciem „Dowództwo Kutrów Torpedowych” we Flensburgu. Flotylla ta otrzymała w dniu 01.01.1967 swoją obecną nazwę i w dniu 15.09.1994 przebazowano ją do Warnemünde.

Flotylli Kutrów Torpedowych podporządkowano następujące eskadry – Schnellbootgeschwader (SG):

1. Eskadra Kutrów Torpedowych

utworzona jako szkolna eskadra kutrów torpedowych na podstawie rozkazu nr 18 z 01.04.1956 i do września 1957 podporządkowana była Dowództwu Szkolenia. Jej pierwszym dowódcą był kmr pp. Klose. Miejsce bazowania: Kilonia, 17.09.1957 przemianowana na 1. Eskadrę Kutrów Torpedowych. Był to zarazem pierwszy niemiecki zespół podporządkowany w dniu 01.01.1958 NATO. W skład 1. Flotylli KT weszło 6 kutrów typu „Silbermöwe”, zbudowane w Norwegii jednostki doświadczalne typu „Hugin” i „Munin” typu 152 oraz zbudowane w Wielkiej Brytanii doświadczalne *Pfeil* i *Strahl* typu 153. Rozwiązanie nastąpiło 15.03.1967.

Tender: *Weser* (A 62, typ 401) 07/62 – 08/63 i 02/65 – 03/67

2. Eskadra Kutrów Torpedowych

utworzona 01.06.1958 na podstawie rozkazu nr 80 z 09.05.1958 z miejscem bazowania Wilhelmshaven. W jej skład wchodziło 10 kutrów typu 141. Nowe miejsce bazowania, od 02.11.1970 Olpenitz. Typ 141 był systematycznie wycofywany ze służby od początku roku 1976 i od tego czasu też zastępowany nowymi jednostkami typu 143 (S 61 – S 70,

późniejszy typ 143B. Ostatnia baza mieści się od 20.10.1994 w Warnemünde.

Tender: *Elbe* (A 61, typ 401) 04/62 – 03/82
Donau (A 69, typ 401) 02/70 – 11/90
Donau (A 516, typ 404) 11/94 – do dzisiaj
Main (A 515, typ 404) 01/03 – 04/05

3. Eskadra Kutrów Torpedowych

utworzona 01.10.1957 na podstawie rozkazu nr 70 z dnia 13.09.1957 z miejscem bazowania we Flensburgu. W jej skład wchodziło 10 kutrów torpedowych typu 148, które od października 1972 sukcesywnie zastępowały nowe jednostki typu (S 41 – S 50. Rozwiązana 30.09.1998, pięć ostatnich pozostających jeszcze w służbie jednostek typu 148 przejmuje 5. Eskadra Kutrów Torpedowych.

Tender: *Rhein* (A 58, typ 401) 11/61 – 06/92
Rhein (A 513, typ 404) 09/93 – 09/98

5. Eskadra Kutrów Torpedowych

utworzona 01.10.1959 zgodnie z rozkazem nr 94 z 16.09.1959; dyslokacja w Neustadt/Holsztyn. Skład: 10 kutrów torpedowych typu 140; nowa baza od 06.02.1968 w Olpenitz. Od połowy 1974 sukcesywnie zastępowane przez 10 nowych typu 148 (S 51 – S 60). We wrześniu 1998 jeszcze 5 z nich znajdowało się w służbie, do których dołączyły ostatnie 5 z rozwiązanego 3. Eskadry. Rozwiązana 17.12.2002.

Tender: *Main* (A 63, typ 401) 06/63 – 11/93
Main (A 515, typ 404) 06/94 – 12/02

7. Eskadra Kutrów Torpedowych

utworzona 01.04.1961 zgodnie z rozkazem nr 105 z 07.03.1961 z bazą w Kilonii. Skład: 10 kutrów torpedowych typu 142, które od 1982 zastępowane były przez 10 jednostek typu 143A (S 71 – S 80). Nowa baza od 08.11.1995 w Warnemünde; eskadra przeszła 05.12.1995.

Tender: <i>Neckar</i> (A 66, typ 401)	12/63 – 11/89
<i>Werra</i> (A 68, typ 401)	09/64 – 03/82
<i>Weser</i> (A 62, typ 401)	03/67 – 05/68
<i>Elbe</i> (A 61, typ 401)	04/82 – 12/92
<i>Elbe</i> (A 511, typ 404)	01/93 – do dzisiaj

Flotylla okrętów podwodnych utworzona została na mocy rozkazu nr 115 z 03.10.1962 w dniu 01.11.1962 jako „Dowództwo Okrętów Podwodnych” („Kommando der Unterseeboote”) w Kilonii I w roku 1967 przemianowano je w Flotyllę OP (Unterseebootflottille). Przebazona do Eckernförde 07.03.1963, od 01.10.1975 ponownie w Kilonii, od 1998 ostatecznie w Eckernförde. Rozwiązana 30.06.2006, pozostałe jeszcze jednostki podporządkowano nowo utworzonej Einsatzflottille 1.

Flotylli OP podporządkowane były następujące eskadry op. (UG) (wyłączając szkolne):

1. Eskadra OP

utworzona 01.10.1961 w Kilonii na mocy rozkazu nr 108 z 13.09.1961 i do 01.11.1962 podporządkowana Dowództwu Morskich Sił Amphibijnych (Kommando der Amphibischen Streitkräfte). Skład 1. UG od marca 1962 zwiększał się sukcesywnie o 3 jednostki typu 201. Od listopada 1962 doszło 5 typu 205 a od października 1966 dalsze 6 typu 205 (mod). Od maja 1974 6 op. typu 206 przeszło do 1. UG.

Eskadrę przebazowano 1998 wraz z flotyllą do Eckernförde. Od rozwiązania 3. UG w lutym 2006 wszystkie niemieckie okręty podwodne podporządkowano 1. UG. Po rozwiązaniu flotylli op. Jednostki weszły 30.06.2006 w skład Einsatzflottille 1.

Tender: <i>Lahn</i> (A 55, typ 403)	03/64 – 04/91
<i>Lech</i> (A 56, typ 403)	12/64 – 03/68
<i>Meersburg</i> (A 1418, typ 701)	12/89 – 12/04
(A 515, typ 404)	05/05 – do dzisiaj

3. Eskadra OP

utworzona 01.04.1972 w Eckernförde. Skład 3. UG; od kwietnia 1973 doszły pierwsze 12 op. typu 206, do których od stycznia 1987 doszły pozostałe 6 tego typu, przechodząc z 1. UG. Rozwiązana 13.02.2006.

Tender: <i>Lech</i> (A 56, typ 403)	02/75 – 06/89
-------------------------------------	---------------

Flotylla Sił Minowych (Flottille der Minenstreitkräfte) została utworzona na mocy rozkazu nr 72 z 13.09.1957 w dniu 01.10.1957 jako „Dowództwo Trałowców” („Kommando der Minensuchboote”) w Cuxhaven. Z datą 01.07.1962 przemianowano je w „Dowództwo Sił Minowych”. („Kommando der Minenstreitkräfte”) a swoją obecną nazwę otrzymało 01.01.1967. 01.04.1968 przebazowana do Wilhelmshaven a 28.09.1994 do Olpenitz. Rozwiązanie flotylli 29.06.2006, pozostałe jeszcze jednostki zasilili nowo utworzoną Einsatzflottille 1.

Flotylli podporządkowane były jednocześnie do 8 eskadr trałowców (Minensuchgeschwader [MSG]), lecz tendry służyły tylko poniżej wymienionym:

1. Eskadra Trałowców

utworzona 16.05.1956 jako 1. Szybka Eskadra Trałowców (1. Schnelles Minensuchgeschwader) w Bremerhaven z kutrami trałowymi w składzie, 12.12.1956 przebazowana do Flensburga 15.02.1960 przemianowana na 1. Eskadrę Trałowców (1. Minensuchgeschwader [1. MSG]), od listopada 1960 doszło 10 szybkich trałowców (SM-Boote) typu 340, które zastąpiły

sędziwe R-Boote. 1992 przebazowana do Olpenitz, od marca 1993 dopływ nowych jednostek przeciwinowych typu 332. Wraz z rozwiązaniem 1. MSG, które było najstarszą eskadrą floty, tendry i jednostki rozdzielono następująco:

Tender: <i>Oste</i> (A 52, typ 419)	01/57 – 05/64
<i>Saar</i> (A 65, typ 402)	05/63 – 05/92
<i>Werra</i> (A 514, typ 404)	12/93 – 12/05

3. Eskadra Trałowców

utworzona 15.10.1956 na podstawie rozkazu nr 54 z 02.10.1956 jako 3. Szybka Eskadra Trałowców (3. Schnelles Minensuchgeschwader) w Bremerhaven z R-Bootami, w tym samym miesiącu przebazowana do Wilhelmshaven, od sierpnia 1958 w Kilonii. Od kwietnia 1959 przyплы 10 szybkich trałowców (SM-Boote) typu 341, które zastąpiły stare po Kriegsmarine kutry trałowe. 15.02.1960 przemianowana na 3. Minensuchgeschwader (3. MSG). Oddanie swoich jednostek SM 1. i 5. MSG, co trwało do końca 1973; w zamian 1973 i 1974 osiem trałowców śródlądowych – Binnenminensuchboote (BM-Boote) typu 393 z rezerwy. 23.09.1992 rozwiązanie 3. MSG ze wszystkimi jednostkami.

01.04.1996 reaktywacja 3. MSG w Olpenitz z 5 jednostkami BM, typu 394 (uprzednio w 7. MSG) i 5 jednostek wielofunkcyjnych (MZL -Boote) typu 520. 1999 przekazanie 5 BM 5. MSG, w zamian w składzie 3 jednostek typu 332 i 5 typu 333. Przebazona do Kilonii 2005. Wraz z rozwiązaniem 1. MSG dopływ dalszych 3 jednostek MJ (niszczyciele min) typu 332 i tendra *Werra*. Od 01.07.2006 przydzielone do Einsatzflottille 1.

Tender: <i>Ems</i> (A 53, typ 419)	12/56 – 04/64
<i>Oste</i> (A 52, typ 419)	05/64 – 04/65
<i>Isar</i> (A 54, typ 402)	01/64 – 02/68
<i>Rhein</i> (A 513, typ 404)	09/98 – do dzisiaj
<i>Werra</i> (A 514, typ 404)	12/05 – do dzisiaj

5. Eskadra Minowa

utworzona 01.10.1958 zgodnie z rozkazem nr 84 z 03.09.1958 z bazą w Neustadt, od 28.11.1967 Olpenitz. Pierwsze jednostki to SM-Boote typu 341, od czerwca dopływ nowych jednostek SM typu 343. Po przebudowie jednostek typu 343 od roku 1999 w eskadrze pozostawiono 5 jednostek w postaci bezzałogowych pojazdów do niszczenia min elektromagnetycznych; typ 352 (HL-Boote), przekazanie pozostałych jako ścigacze minowe MJ-Boote typ 333 3. MSG, w zamian przejęto 5 jednostek BM typu 394. Po wycofaniu ze służby jednostek BM przejęto 3 MJ typu 332 po rozwiązaniu 1. MSG i 1 MJ typu 332 z 3. MSG. Od 01.07.2006 przyporządkowana Einsatzflottille 1.

Tender: <i>Mosel</i> (A 67, typ 402)	06/63 – 06/90
<i>Mosel</i> (A 512, typ 404)	07/93 – do dzisiaj

Eskadra Ochrony Minowej Morza Północnego (Minenabwehrgeschwader Nordsee)

Od 01.10.1977 do 01.07.1984 z 4. MSG i 6. MSG z 12 jednostkami MJ typu Klasse 331 i 6 HL typu 351 utworzono w ramach próby w siłach zbrojnych jedną eskadrę zwalczania zagrożenia minowego na Morzu Północnym (Minenabwehrabwehrgeschwader Nordsee). Jako tendry służyły od 01.04.1982 tender op. *Werra* (A 68, typ 401), który po rozwiązaniu zespołu przekazany został 6. MSG ze swymi 6 pojazdami bezzałogowymi HL oraz przynależnymi do nich pojazdami bezzałogowymi w liczbie 18 (*Seehunde*). *Werrę* wycofano w marcu 1991 ze służby.

Wraz z rozwiązaniem 4. MSG 17.09.1997 trzy jednostki MJ typu 331 oraz tender *Nienburg* (A 1416, typ 701) przekazano 6. MSG, która oprócz ww. sprzętem dysponował jeszcze 4 pojazdami HL i 18 „fokami” (Seehunde). Do końca roku 2000 „foki” oddano 5. MSG, a pozostałe wycofano ze służby, a samą 6. MSG rozwiązano 13.12.2000. ●

Tłumaczenie z języka niemieckiego Michał Jarczyk

Bibliografia

1. Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) – MS II 2: Motoren von Schiffen der Teilstreitkraft Marine, Ausgabe 1964 mit späteren Änderungen.
2. Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung: Schiffsnummernverzeichnis für Schiffe, Boote und Betriebsfahrzeuge der Deutschen Marine und des Wehrtechnischen Bereichs, Koblenz, Neuausgabe Stand August 2004.
3. Bundesministerium der Verteidigung (BMVdg) T V: Schiffsnummernverzeichnis für Schiffe und Betriebsfahrzeuge der Bundeswehr – Marine -, Ausgabe 1968, Bonn, März 1968.
4. Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) Rü V: Schiffsnummernverzeichnis für Schiffe, Boote und Betriebsfahrzeuge der Bundeswehr – Marine -, Ausgabe 1974, Bonn, Oktober 1974.
5. Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) Rü V: Schiffsnummernverzeichnis für Schiffe, Boote und Betriebsfahrzeuge der Bundeswehr – Marine -, Ausgabe 1981, Bonn, November 1981.
6. Bundesministerium der Verteidigung, Informations- und Pressestab, Arbeitsbereich 3: Schnellbootflottille; Stand Februar 1978, 2. Auflage M 726 0578 75.
7. Gürdeniz, Cem, Dz. Kur. Alb. (Captain) / Yüceliş, Erdoğan, İdari Kd. Bşçvs (E.) (Master CPO, Ret.): *Türk Deniz Kuvvetleri 2000 (Turkish Naval Forces)*; Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı (Department of Navigation Hydrography and Oceanography – Istanbul, İkinci Baskı Temmuz 2000 (2nd Edition July 2000), ISBN 975-409-160-9.
8. Gürdeniz, Cem, Dz. Kur. Alb. (Captain) / Yüceliş, Erdoğan, İdari Kd. Bşçvs (E.) (Master CPO, Ret.): *Cumhuriyet Donanması 1923 – 2000 (The Fleet of the Republic)*; Seyir Hidrografi ve Oşinografi (Department of Navigation Hydrography and Oceanography – Istanbul, 1. Baskı Kasım 2000 (1st Edition November 2000), ISBN 975-409-167-6.
9. Koop, Gerhard/Breyer, Siegfried: *Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956–1976*; Bernard & Graefe Verlag München 1978; ISBN 3-7637-5155-6.
10. Koop, Gerhard/Breyer, Siegfried: *Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1956 bis heute*; Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1996; ISBN 3-7637-5950-6.
11. Kroschel-Steindorff: *Die Deutsche Marine 1955-1985, Schiffe und Flugzeuge*; Verlag Lohse-Eissing Wilhelmshaven, 1. Auflage 1985; ISBN 3-920602-30-7.
12. Marine-Rundschau, Sonderausgabe: *5 Jahre Bundesmarine*; Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH, Frankfurt/Main 1961.
13. Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven: *Marinestützpunkt Wilhelmshaven-vorgestern-gestern-heute -*; MUKdo I D, Cuxhaven, August 1982.
14. PSDB Marketing: *40 Jahre Marinestützpunkt Olpenitz 1964 – 2004*; Kappeln, Juni 2004.
15. Planiki i notatki autora z okresu służby w Bundesmarine oraz lat następnych.

Smutna fotografia ze złomowania tendra Aegeon (eks-Weser) w Aliağa, 03.09.2003 r.

Fot. Hartmut Ehlers





Lotniskowiec „Wariag”

część VI

Uzbrojenie lotnicze

Podstawową siłą uderzeniową lotniskowców typu Kuzniecowa i Wariag miały być pełnowartościowe myśliwce pokładowe typów Su-33 oraz Mig-29K, choć tym ostatnim nie było daniem bazować na rosyjskich okrętach, po tym jak z powodu zbiegu przyczyn przegrały walkę z firmą Suchoja.

Myśliwiec pokładowy typu Su-33 przeznaczony był do wywalczenia panowania w powietrzu i zapewnienia obrony przeciwlotniczej zespołów okrętów na morzu, a także przeprowadzania uderzeń na cele morskie i lądowe. To najpotężniejszy myśliwiec pokładowy o promieniu taktycznym ponad 1000 km oraz 7-tonowym udźwigu. Kompleks uzbrojenia pokładowego maszyny pozwalał na efektywne rozwiązywanie zadań w zakresie niszczenia przeciwokrętowych pocisków rakietowych, samolotów i śmigłowców różnego przeznaczenia, bezpilotowych maszyn latających, prowadzenia rozpoznania powietrznego oraz stawiania zapór minowych.

Samolot opracowano jako „poprzeczny zintegrowany trójplan”, co znacznie poszerzało charakterystykę manewrową

maszyny. Myśliwiec dysponował dużą mechanizacją skrzydła, znacznie obniżającą prędkość lądowania oraz dysponował wypuszczanym hakiem do lądowań na pokładzie lotniczych okrętów. Składane konsole skrzydła i usterzenia poziome pozwalały na sprawne rozmieszczanie samolotu w hangarach lotniczych. Maszyna została przyjęta na uzbrojenie dekretem Prezydenta Federacji Rosyjskiej w roku 1998.

Początków opracowania pokładowego myśliwca dla radzieckich lotniskowców należy doszukiwać się w roku 1972, gdy z biur konstrukcyjnych OKB A.I. Mikojana i OKB P. O. Suchoja nadeszły propozycje stworzenia nowych samolotów bojowych przeznaczonych na uzbrojenie projektowanego lotniskowca proj. 1160. Biuro Mikojana zaproponowało wersję seryjnego wielozadaniowego myśliwca MiG-23A, zaś OKB Suchoja – modyfikację frontowego samolotu myśliwsko-bombowego Su-24 i szturmowego Su-25. Z uwagi na fakt, że budowa pełnowartościowego lotniskowca uległa zahamowaniu, OKB Mikojana straciło chwilowo zainteresowanie swoją propozycją, automatycznie oddając pierwszeństwo OKB Suchoja. To ostat-

nie z miejsca zrezygnowało z modyfikacji typowych maszyn lądowych i przedłożyło marynarce wojennej całą rodzinę samolotów pokładowych „Buran” zaprojektowanych na bazie perspektywicznego frontowego myśliwca Su-27. Myśliwiec ten był odpowiedzią na stworzenie w USA wielozadaniowego myśliwca „Eagle” (F-15). Stworzenie nowego „suchoja”.

Oparło się na szerokich podstawach naukowych z udziałem licznych instytucji. Głównym konstruktorem samolotu był A. Knyszew, a jego zespół postanowił stworzyć maszynę o najlepszych właściwościach manewrowych na świecie, posiadającą duży zasięg, przewyższający dowolny perspektywiczny samolot tego typu. Zastosowano nową formę aerodynamiczną i najnowszy dwuobwodowy turbodrzutowy silnik.

Rodzina samolotów „Buran” obejmowała myśliwiec-przechwytyjący „Mołnia” (w wariantcie jedno i dwumiejscowym), szturmowiec pokładowy „Gроза” i dwumiejscową maszynę rozpoznawczą „Wimpel”. Proponowano przy tym 2 warianty startu samolotów z pokładowej katapuły: z pomocą tzw. „uzdy” lub za pomocą specjalnego sztywnego

zaczepu przedniej podpory podwozia w „łódeczce” katapulty. Ciągłe przesuwanie terminów powstania radzieckiego lotniskowca doprowadziło do zwinięcia prac nad programem „Buran”, ale równocześnie otwarło „zielone światło” dla stworzenia Su-27. Co prawda i konstrukcja nowego myśliwca mocno się przeciągnęła. Siły powietrzne i marynarka wojenna były już całkowicie przebrożone na samoloty F-14 i F-15, gdy tymczasem w ZSRR seryjną produkcję Su-27 rozpoczęto dopiero w roku 1982. Większość maszyn powstawała w KiA-APO (Komsomolskoe-na-Amurze awiacionnoe proizvodstwennoje obiedinienie) i w Irkucku (Su-27UB). Do roku 1991 zbudowano łącznie około półtora setki maszyn. Samolot był jednak spóźniony i szczególnego echa wśród specjalistów lotniczych nie wywołał. W tym czasie niezbędne były już maszyny wielozadaniowe...

Do tego czasu marynarka wojenna Związku Radzieckiego zdołała zaledwie zatwierdzić program stworzenia samolotów pokładowych, bowiem podstawowym zadaniem lotniskowca proj. 1135 było jedynie „zapewnienie bojowej mocy uderzeniowym siłom floty”, to znaczy zapewnienie obrony plot. zespołu. W charakterze myśliwców pokładowych rozpatrywano modyfikację Su-27 oraz maszynę MiG-29. Oczekiwano, że oba warianty samolotów będą mogły efektywnie realizować zarówno zadania zakresu obrony plot. jak i zadania uderzeniowe, tak więc skrzydło lotnicze lotniskowca będzie wykorzystane w 100%. To znaczy, przy mniejszych niż na amerykańskich wielozadaniowych lotniskowcach, skrzydłach lotniczych, wykonanie zadań bojowych będzie miało równe szanse powodzenia.

Pokładowy wariant Su-27 w trakcie rozpoczętych w roku 1982 prac, otrzymał oznaczenie Su-27K, a w produkcji seryjnej – Su-33. Lotnik oblatywacz Wiktor G. Pugaczow pierwszy raz wzbił się w powietrze nowym myśliwcem 17 sierpnia 1987. Zastosowanie przedniego horyzontalnego usterzenia pozwoliło mocno poprawić sterowność maszyny przy manewrze lądowania, co było szczególnie istotne przy lądowaniu na pokładzie lotniskowca. Pokładowe wyposażenie radioelektroniczne pozwoliło nawet na wykorzystywanie pocisków rakietowych typu „Moskit”. Dwanaście węzłów podwieszenia pozwalało na silne zróżnicowanie wariantów uzbrojenia myśliwca: pociski do zwalczania celów powietrznych R-27, R-77 i P-73, Moskit i H-31, rozliczne typy bomb lotniczych oraz uzbrojenie artyleryjskie. Pod kadłubem można było podwiesić system uzupełniania paliwa w locie (do 6000 kg paliwa). Maksymalna masa startowa dochodziła do 33 t, lecz przy wzlocie z „trampoliny” nie mogła przekraczać 28 t (!), co oznaczało oczywisty uszczerbek 5 t masy samolotu (uzbrojenia bądź paliwa) w porównaniu z wykorzystaniem katapulty. Wniosek był prosty – rezygnacja z katapulty oznaczała utratę 30-40% zasięgu i sporej części siły uderzeniowej. Jak łatwo się było domyśleć OKB P.O. Suchoja nie chciał dokonać przeróbki przedniej podpory podwozia i wzmocnienia części konstrukcji płatowca, co przeciągało wprowadzenie pierwszego pokładowego myśliwca oraz odpowiednio pozbawiało biuro premii i orderów. Co więcej biuro przeprowadziło pseudonaukowe uzasadnienie niecelowości wykorzystywania katapult na lotniskowcu. Myśliwiec Su-27K przeszedł próby w kompleksie „Nit-

ka” w centrum Saki-4 od 1987 do 1989, a 1 listopada 1989 po raz pierwszy lądował na pokładzie lotniskowca *Tbilisi*. Do końca 1991 myśliwca i tak nie zdołano wprowadzić na uzbrojenie, bowiem nie zdołał on przejść pomyślnie wszystkich prób. Tym nie mniej jednak w Komsomolsku na Amurze rozpoczęto jego seryjną budowę pod oznaczeniem Su-33.

OKB A.I. Mikojana w odpowiedzi zaproponował flocie bardzo udany samolot, który oznaczono MiG-29K. Maszyna powstała na bazie frontowego wielozadaniowego myśliwca MiG-29, którego projektowanie rozpoczęło się w roku 1974, a pierwszy start 6 października 1977 (lotnik oblatywacz A.W. Fiedotow). Samolot okazał się niemal identyczny z Su-27, jednak ustępował mu pod względem zasięgu. Jego seryjną produkcję prowadzono w zakładach w Moskwie i Gorkim, a łącznie wykonano około 2000 maszyn. W odróżnieniu od Su-27 samolot od samego początku był wielozadaniowy, a jego elektronika pokładowa umożliwiała wykrywanie celów powietrznych, nawodnych i naziemnych, a także lot na automatycznym pilocie na niewielkiej wysokości z odwzorowaniem reliefu terenu. W rezultacie prób w roku 1984 podjęto decyzję o stworzeniu lekkiego, wielozadaniowego myśliwca pokładowego MiG-29K, którego głównym konstruktorem został M.R. Waldenberg. Nowy myśliwiec również przeprowadził lądowanie na pokładzie *Tbilisi* w dniu 1 listopada 1989 roku, pilotowany przez Timura Aubakirowa.

Myśliwiec MiG-29K otrzymał wzmocnione uzbrojenie kosztem nowego wielofunkcyjnego radaru Żuk, mogącego naprowadzać rakiety na 4 cele powietrzne równocześnie oraz 9 węzłów podwieszenia (pociski do zwalczania celów powietrznych R-27, R-77, R-73, skrzydlate pociski H-31, H-35, H-25 i H-29, bomby lotnicze). Samolot był również wyposażony w hak hamulcowy oraz urządzenie do uzupełniania paliwa w locie, zaś wytrzymałość podwozia i elementów konstrukcji płatowca była wzmocniona. Zamiast górnych hamulców aerodynamicznych umieszczono dodatkowe zbiorniki paliwa, co pozwoliło na uzyskanie zasięgu do 2000 km (bez zbiorników podwieszanych). Maszyna posiadała również składne skrzydła. Maksymalna masa startowa MiG-27K wynosiła 22,3 t, jednak start z „trampoliny” ograniczał możliwości bojowe myśliwca, którego masa nie mogła przekroczyć 19 t, w tym ładunek bojowy 9 t. Do roku 1991 zbudowano 4 samoloty

Samolot wielozadaniowy Su-33 na podnośniku lotniskowca *Admirał Kuzniecowa* (eks-*Tbilisi*).

Fot. Internet





Szturmowiec pokładowy Su-25UTG na Tbilisi, 1989 r. Fot. Internet

MiG-27K, jednak dla oszczędności środków dalszą linię rozwojową samolotów „MiGa” przerwano w ogóle, usuwając silnego i niebezpiecznego konkurenta dla OKB P.O. Suchoja.

Samolot szturmowy/szkolny Su-25UTG

Dla szkolenia pilotów lotnictwa pokładowego niezbędny był odpowiedni samolot szkolny i w tym charakterze wybrano szkolno-bojową maszynę szturmową Su-25UB. Całość adaptacji ograniczyła się w zasadzie jedynie do dodania haka hamulcowego, po czym zmodyfikowany samolot otrzymał oznaczenie Su-25UTG. Maszyna nie posiada składanych skrzydeł, bowiem nie jest przewidywane jej stałe bazowanie na pokładzie lotniskowca. Pierwszy lot nowego samolotu miał miejsce w roku 1987, a po niewielkim dopracowaniu mógł on być również wykorzystywany w charakterze maszyny szturmowej. Normalna masa startowa Su-25UTG wynosiła 14 t, maksymalna prędkość 0,82 M. pierwsze lądowanie samolotu odbyło się również na pokładzie Tbilisi w dniu 1 listopada 1989 (piloci oblatywacze I.W. Wotincew i A.S. Krutow). Zakłady lotnicze w mieście Ułan-Ude wyprodukowały 10 takich maszyn.

Śmigłowiec Ka-27

Podstawowym uzbrojeniem okrętów lotniczych stał się śmigłowiec pokładowy Ka-27. Jego pojawienie się spowodowane było koniecznością zamiany przestarzałych już maszyn typu Ka-25PŁ,

większych jednostek. KC KPZR i SM ZSRR podjęły 3 kwietnia 1972 r. decyzję No 231-86, w którym OKB Kamowa otrzymało polecenie opracowania nowego, ciężkiego pokładowego śmigłowca ZOP Ka-252 zgodnie z techniczno-taktycznymi wymogami sił powietrznych i marynarki wojennej z 28 października 1971. Głównym wymogiem floty była możliwość bazowania śmigłowców nowego typu na jednostkach, na których wcześniej stosowano maszyny Ka-25 oraz prowadzenie hydroakustycznych poszukiwań okrętów podwodnych w promieniu do 200 km od nosiciela przez okres 1 godz. 25 minut. Prace w OKB N.I. Kamowa prowadził z-ca Głównego Konstruktora – M.A. Kupfer, a po śmierci Kamowa, przejął je podobnie jak OKB S.W. Michiejew. Na uzbrojenie śmigłowiec został przyjęty 14 kwietnia 1981 r. pod oznaczeniem Ka-27.

Śmigłowiec wykonano w oparciu o tradycyjny dla OKB N.I. Kamowa schemat: 2 trójpłatowe przeciwbieżne wirniki oraz konstrukcja składająca się z kadłuba, systemu nośnego, systemu sterowania, układu napędowego oraz podwozia.

Całkowicie metalowy kadłub typu belkowo-wzdłużnicowego składał się z części przedniej i ogonowej, gondoli silników oraz ogonowego usterzenia. W przedniej części kadłuba znajdowała się kabina pilota i nawigatora z siedzeniami (bez możliwości katapultowania). W kabinie ładunkowej znajdowało się stanowisko

jeszcze w roku 1968 w OKB pod kierownictwem Głównego Konstruktora N.I. Kamowa przystąpiono do opracowania nowego pokolenia, który otrzymał początkowe oznaczenie Ka-252 (decyzja KC KPZR i RM ZSRR z 26 grudnia 1968 r.). Perspektywny śmigłowiec przeznaczony był na uzbrojenie nowych krążowników lotniczych podstawowego wariantu proj. 1143 i innych

nawigatora-operatora, wyposażenie systemów pokładowych śmigłowca i na burtach – zbiorniki paliwowe. Między dolnymi wzdłużnymi zbiornikami paliwa znajdował się przedział bombowy, a za nim przedział opuszczanego hydrolokatora. Ogonowe usterzenie składało się ze stabilizatora ze stałym kątem zamocowania oraz 2 stępek ze sterami kierowania. W gondoli układu napędowego rozmieszczono 2 silniki TB3-117KM, reduktor WR-252, pomocniczy napęd AI-9, wentylator, chłodnię olejową oraz system kierowania. Oba wirniki napędowe składały się z 3 wykonanych z włókna szklanego łopatek (każdy), zamocowanych na tulejach. Wirniki można było składać wzdłuż kadłuba śmigłowca siłami 4 ludzi (ręcznie) w czasie 1-3 minut. Agregaty kierowania były połączone w jedną kolumnę. Urządzenia startu i lądowania składały się z czteroślupowego, stałego podwozia oraz awaryjnych zbiorników z nieprzepuszczalnej tkaniny. Zbiorniki miały objętość 10,8 m³, a napełniane były z 2 butli ze sprężonym powietrzem, każdy o pojemności 20 l (ciśnienie 145 kg/cm²) w czasie 4-6 sekund. Silniki TB3-117KM powstały w leningradzkim biurze konstrukcyjnym pod kierownictwem S.P. Izotowa. Wyróżnikiem ich konstrukcji była turbina kinematycznie niezwiązana z wirnikiem turbosprężarki. Rozwiązanie takie ułatwiało eksploatację śmigłowca przy awarii jednego z silników. Reduktor – przekładnia WR-252 tworzył z 2 silnikami jeden zespół napędowy, sumując ich moc i przenosząc na wały wirników napędowych. System smarowania silników pracował na syntetycznym smarze B-38 i zapewniał rozruch silników bez podgrzewania przy temperaturze do -40° C. Paliwo mieściło się w 10 zbiornikach, połączonych w lewą i prawą grupę. 2 dodatkowe zbiorniki mogły być mocowane w przedziale bombowym. Łączna pojemność podstawowych i dodatkowych zbiorników, przy scentralizowanym napełnianiu wynosiła 3900 l, a przy ręcznym napełnianiu nawet 4270 l.

Zbiorniki wykonano z odpornej na naftę gumy, oklejonej tkaniną. Automatyczny system ppoż. (w 3 przedziałach: obu silników i AI-9) zapewniał podawanie gaszącej mieszaniny „Freon-114W” w dwóch rzutach, poza tym śmigłowcu znajdowała się jeszcze gaśnica ręczna.

Wyposażenie śmigłowca do zwalczania okrętów podwodnych obejmowało radionamiernik Pachra i magnetometr PM-73W. Radionamiernik pracował w paśmie 49,2-53,45 MHz i zapewniał



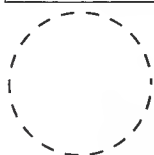
NOWOŚĆ!

Z dziejów floty niemieckiej od 1849 do dzisiaj

- 160 stron
- cena 39 zł

Dowód/pokwitowanie dla odbiorcy

nr rachunku odbiorcy	
ING Bank Śląski S.A.O/Tarn. Góry	
nr rachunku odbiorcy od	
94105013861000000200866507	
odbiorca	
WYDAWNICTWO OKRETY WOJENNE	
ul. KRZYWOUSTEGO 16	
42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
kwota	
wpłata za następujące tytuły	
zleceniodawca	



Oplata:

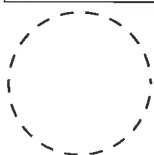
Polecenie przelewu / wpłata gotówkowa

nazwa odbiorcy	
WYDAWNICTWO „OKRETY WOJENNE”	
nazwa odbiorcy od	
ul. KRZYWOUSTEGO 16, 42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
nr rachunku odbiorcy	
94105013861000000200866507	
nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata)	
W P PLN	
nazwa zleceniodawcy	
nazwa zleceniodawcy od	
Wpłata za następujące tytuły	
pieczęć, data i podpis(y) zleceniodawcy	

odcinek dla banku odbiorcy

Dowód/pokwitowanie dla odbiorcy

nr rachunku odbiorcy	
ING Bank Śląski S.A.O/Tarn. Góry	
nr rachunku odbiorcy od	
94105013861000000200866507	
odbiorca	
WYDAWNICTWO OKRETY WOJENNE	
ul. KRZYWOUSTEGO 16	
42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
kwota	
wpłata za następujące tytuły	
zleceniodawca	



Oplata:

Polecenie przelewu / wpłata gotówkowa

nazwa odbiorcy	
WYDAWNICTWO „OKRETY WOJENNE”	
nazwa odbiorcy od	
ul. KRZYWOUSTEGO 16, 42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
nr rachunku odbiorcy	
94105013861000000200866507	
nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata)	
W P PLN	
nazwa zleceniodawcy	
nazwa zleceniodawcy od	
Wpłata za następujące tytuły	
pieczęć, data i podpis(y) zleceniodawcy	

odcinek dla banku odbiorcy

DRODZY CZYTELNICY!

Za pośrednictwem niniejszego blankietu można zaprenumerować kolejne numery magazynu „Okrety Wojenne” oraz nabyć nowości i tytuły archiwalne naszego wydawnictwa. Niniejszy blankiet można opłacić na pocztę lub w banku.

„Okrety Wojenne” na 2011 r. można zamawiać pojedynczo (cena 26,50 zł), opłacić prenumeratę: dwuletnią nr 105-116 (cena 265 zł – 2 numery gratis), roczną nr 105-110 (cena 135 zł – 1 numer gratis), lub półroczną nr 105-107 (cena 73 zł). Podane ceny zawierają również koszty wysyłki. Na odwrotnej stronie blankietu w rubryce „Tytuły” prosimy koniecznie wpisać zamawiane pozycje oraz ich ceny. Prosimy o czytelne wypełnienie blankietu oraz podawanie KODU POCZTOWEGO. **„Okrety Wojenne” w prenumeracie są tańsze niż w sprzedaży detalicznej**

Nie ponosimy odpowiedzialności za błędnie lub nieczytelnie wypełnione blankiety

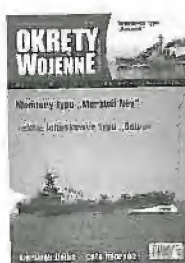
OKRETY WOJENNE 34

Z dziejów floty niemieckiej
od 1848 do dzisiaj

Czasowo niedostępny!



Z dziejów floty niemieckiej
cena 39,00 zł



Okrety Wojenne nr 98
cena 12,00 zł



Okrety Wojenne nr 99
cena 12,00 zł



Okrety Wojenne nr 101
cena 25,00 zł



Okrety Wojenne nr 102
cena 25,00 zł



Okrety Wojenne nr 97
cena 12,00 zł



Okrety Wojenne nr 96
cena 12,00 zł



Okrety Wojenne nr 89
cena 12,00 zł



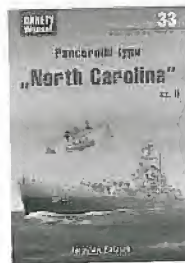
Okrety Wojenne nr 81
cena 10,00 zł



Typ „Deutschland”
cena 25,00 zł



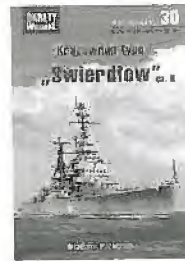
Typ „North Carolina” cz. I
cena 25,00 zł



Typ „North Carolina” cz. II
cena 25,00 zł



Typ „Swierdłow” cz. I
cena 25,00 zł



Typ „Swierdłow” cz. II
cena 25,00 zł



Typ „Colorado”
cena 20,00 zł

automatyczny przegląd wystawionych do poszukiwań okrętów podwodnych boi RGB-N i RGB-NM-1, optyczną regulację oznak reagującej boi, przesłuchiwanie informacji z ich przekazników oraz naprowadzanie maszyny na pracującą boję.

Zasięg przesłuchiwania boi na pułapie 100 m wynosił 36-40 km, a przy pułapie lotu do 1000 m – odpowiednio do 90-115 km. Magnetometr APM-73W mógł wykryć okręt podwodny na dystansie do 400 m, lecz gdy jej kadłub wykonany był z mało magnetycznej stali, jego czułość była dosłownie nieużyteczna. Ważnym elementem wyposażenia ZOP śmigłowca stanowił automatyczny system poszukiwawczo-celowniczy Osminog. Kompleks nawigacyjny maszyny NKW-252 wraz z systemem pilotażowym PKW-252 zapewniał wyprawienie śmigłowca z rejonu wykonywania zadań taktycznych i powrót na okręt. PPS Osminog umożliwiał poszukiwanie okrętów podwodnych, określenie ich współrzędnych i elementów ruchu, wypracowanie danych do zastosowania odpowiedniego wariantu uzbrojenia. Obliczanie punktów zawisu przy korzystaniu z hydrolokatora itp. Śmigłowiec wyposażony był w hydrolokator trzeciego pokolenia typu WRS-3 (główny konstruktor O.M. Aleszczenko). Maksymalna głębokość opuszczania przyrządu odbiorczo-emitującego urządzenia – 150 m. Dla jednorazowego przeglądu akwatorium w trybie pasywnym potrzeba było nie więcej niż 30 sek., natomiast w trybie aktywnym – przy przeglądzie dookólnym od 7,5 do 10 sek, a przy przeglądzie sektorowym od 45 do 110 sek. Hydrolokator posiadał 6 trybów pracy: szumomierzanie (SzP), echo namiar (EP), aktywne poszukiwanie kroczące (AP), ręczna asysta (RS), oraz półautomatyczna i automatyczna asysta. Radiolokacyjny system stanowił radar Inicjatywa-2KM, który posiadał podsystem wskazywania sytuacji taktycznej (INTO) oraz podsystem informacyjno-wyliczeniowy. W wariantcie poszukiwawczym śmigłowiec zabierał 36 hydroakustycznych boi RGB-NM lub RGB-NM-1. W charakterze środków rażenia na śmigłowiec można było podwiesić torpedy pop AT-1M, WTT-1, YMG-1 („Orlan”), APR-2 („Jastreb-M”) względnie 8 bomb do zwalczania okrętów podwodnych PŁAB-250-120.

Na lotniskowcu mógł również bazować poszukiwawczo-ratowniczy wariant śmigłowca – Ka-27PS, przeznaczony do poszukiwań i ratowania załóg samolotów. W skład wyposażenia tej

Podstawowe dane śmigłowca Ka-27	
Długość śmigłowca ze złożonymi łopatkami wirnika	12,25 m
Szerokość	3,8 m
Wysokość	5,4 m
Srednica wirnika napędowego	15,9 m
Normalna masa startowa	10 600 kg
Srednia masa lotna	9460 kg
Maksymalna prędkość	291 km/godz.
Prędkość marszowa (krażownicza)	250 km/godz.
Praktyczny pułap	3500 m
Zasięg do przegrupowania	1000 km
Zasięg w wariantcie poszukiwawczo-uderzeniowym na pułapie 1500 m -	760 km
Taktyczny promień (czas w rejonie 1,4 godz.)	200 km
Moc startowa silników	2225 KM (przy masie suchego silnika 285 kg)
Masa hydrolokatora WGM-3	175 kg
Masa magnetometru	157 kg
Masa zbiorników awaryjnego lądowania	242 kg
Masa zbiorników paliwa	100 kg

maszyny wchodziło urządzenie A-817, przeznaczone do wyszukiwania radiolotarni ratunkowych i wyświetlania ich lokalizacji na ekranie przeglądu okólnego radaru Osminog-PS. Dla naprowadzania śmigłowca w rejon zgodnie z sygnałami radiolotarni ratunkowej służył automatyczny radiokompas ARK-UD, a do pomiaru stopnia napromieniowania w kabinie pilota służył rentgenometr DP-3B. Na lewej burcie śmigłowca Ka-25PS zamontowano elektryczną wyciągarkę LPG-300 z mechanizmem obrotu, ramieniem oraz hydraulicznym siłownikiem podnoszenia i opuszczania ramienia. Do podnośnika można było zamontować uniwersalne lub pasowe siedzisko. W skład zrzuconych środków ratowniczych wchodziły nadmuchiwany pas ratunkowy NP-2A, 2 łódki pneumatyczne LAS-5M-3, 12 tratw PSN-6AM, 2 wskaźnikowe boje systemu Przyw-M, wskaźnikowe bomby morskie OMAB itp. Dla ułatwienia poszukiwań zamontowano flary PRF-4MP, FPP-7 i FR-9 (dla oświetlenia ratowniczych). Bomby wskaźnikowe podwieszano w kasecie KD-2-323 na prawej burcie kadłuba. W wariantcie sanitarnym można było ustawić 4 nosze na pasowych zawieszaniach, sprzęt lekarski i dodatkowe wyposażenie medyczne.

Przewidywano, że na lotniskowcu Wariag będą również rozmieszczone śmigłowce dozor radiolokacyjnego Ka-31 (na bazie transportowo-bojowego wariantu Ka-29). Śmigłowiec ten posiadał podwozie chowane w locie. Maszynę wyposażono w radiotechniczny kompleks E-801, a radar pokładowy był wyposażony w płaską fazowaną antenę, którą, gdy nie pracowała przymocowywano do kadłuba. Na burtach kadłuba zamontowano kontenery z wyposażeniem i zbiornikami paliwa. Za gondolami silnikowymi umieszczono dodatkową jednostkę napędową TA-8-KA.

Zbudowano jedynie 2 takie maszyny, lecz z rozpadem ZSRR i likwidacją okrętów lotniczych, nie podjęto ich przemysłowej produkcji.

Produkcją śmigłowców rodziny Kamowa zajmuje się obecnie w Rosji państwowe federalne zespółone przedsiębiorstwo „Kumertauskoje awiacionnoje proizwodstwiennoe priedpriatie” (KumAPP), wchodzące w skład struktur Rosyjskiego Awiacionnogo Kosmiczeskiego Agientswwa (pol. Rosyjska Agencja Lotniczo-Kosmiczna). Zakład powstał w roku 1962, a od 1968 z powodzeniem produkował śmigłowce Ka-26, środki techniki desantowej itp.. Od roku 1979 zakład w Kumertau rozpoczął produkcję szerokiej gamy śmigłowców pokładowych dla lotnictwa marynarki wojennej ZSRR. Opanowano budowę śmigłowców Ka-27PŁ – wersja ZOP, Ka-27PS – wersja poszukiwawczo-ratownicza, Ka-29 – wersja transportowo-bojowa oraz dostarczano do 7 państw eksportowe modyfikacje śmigłowca (Ka-28).

Zasięg śmigłowca w wariantcie poszukiwawczym udało się zwiększyć do 1160 km, a w wariantcie poszukiwawczo-uderzeniowym z ładunkiem bojowym – do 900 km. Prędkość wznoszenia maszyny dochodzi do 9,5 m/sek. Normalny zestaw uzbrojenia obejmuje torpedy pop APR-3E, bomby pop S-3W, wskaźnikowe bomby morskie OMAB-12D, OMAB-25-8N, szkolne bomby lotnicze P-50T oraz boje radio-hydroakustyczne RGB-16-1.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański



Nowinki floty Brunei

Leżący w Południowo-Wschodniej Azji na północnym wybrzeżu wyspy Borneo, sułtanat Brunei (oficjalna nazwa – *Negara Brunei Darussalam*) należy do niewielkich, raptem 5770 km² (dla porównania to prawie o połowę mniej od najmniejszego z polskich województw – opolskiego, którego powierzchnia wynosi 9411 km²) i w sumie mało znanych, choć niewątpliwie egzotycznych państw świata. Jest to jednak z uwagi na małą liczbę mieszkańców (381 tys. obywateli), kraj zamożny z dochodem narodowym rzędu ponad 33 tys. USD na mieszkańca, a to dzięki wpływom z eksportu ropy naftowej i gazu ziemnego (odpowiednio rocznie 10 mln t i 12 mld m³), które stanowią blisko 95% przychodów.

Rządzony w sposób absolutny nieprzerwanie od roku 1967 przez sułtana Hassana Bolkiah państwo wywodzi się w prostej linii od malajskiego państewka, które już jako sułtanat trafiło w roku 1888 pod brytyjski protektorat. Rządy Brytyjczyków, przerwane jedynie przez japońską okupację w latach 1942-1945, nie spowodowały istotnych przemian na obszarze Brunei, te pojawiły się bowiem dopiero z chwilą podjęcia intensywnej eksploatacji zasobów ropy naftowej i gazu ziemnego.

W roku 1959 Brunei uzyskało częściową autonomię, jednak imperialne aspiracje potężnego sąsiada z południa w ramach koncepcji tzw. „Wielkiej Indonezji” szybko doprowadziły do wybuchu w 1962 inspirowanego z zagranic

cy powstania zbrojnego. Działania przeciwko powstańcom i nie tylko (bowiem w Brunei operowały również oddziały indonezyjskiej armii) prowadzone przez Brytyjczyków i siły Cammonwelthu doprowadziły po krwawych walkach do stłumienia rebelii do roku 1966¹. W roku 1971 sułtanat uzyskał całkowitą autonomię wewnętrzną, a z dniem 1 stycznia 1984 Brunei uzyskało niepodległość.

Własne siły zbrojne sułtanat Brunei zaczął formować z pomocą Brytyjczyków w roku 1961, na krótko przed wybuchem zbrojnego powstania.

Cztery lata później, w dniu 14 czerwca 1965 przystąpiono nieśmiało do tworzenia zrębów własnej marynarki wojennej, zrazu w postaci sekcji szybkich łodzi szturmowych, przeznaczonych do transportu pododdziałów piechoty na wodach we wnętrzu kraju. W roku 1966 sekcję przeformowano na kompanię, którą wyposażono między innymi w 3 rzeczne patrolowce². W latach 1966 – 1968 siły kompanii wzmocniono również 2 poduszkowcami *Hovercraft SR* o numerach *N5* i *N6*.

W tym samym 1968 „mini” flota otrzymała swój pierwszy szybki patrolowiec *Pahlawan*, który stał się jej jednostką flagową. Równocześnie kompania szybkich łodzi szturmowych została przeformowana na Pierwszy Morski Batalion Królewskiego Malajskiego Pułku Brunei – *Angkatan Laut Pertama, Askar Melayu DiRaja Brunei (ALP AMDB)*. W roku 1971 do służby trafiły kolejne szybkie patrolowce *Saleha* i *Masna*.

Z dniem 1 października 1991 roku *ALP AMDB* został po raz kolejny przeorganizowany, tym razem już niejako docelowo w Królewską Marynarkę Wojenną Brunei. Zadaniem nowoutworzonej floty była przede wszystkim ochrona kraju przed atakami sił morskich potencjalnego przeciwnika, ochrona podmorskich bogactw naturalnych kraju, dozór morskich linii komunikacyjnych oraz 200 milowej strefy ekonomicznej, prowadzenie działań poszukiwawczych i ratowniczych (SAR), a także operacyjne wsparcie jednostek własnych sił zbrojnych i innych agencji bezpieczeństwa.

Warto przy tym zauważyć, że flota Brunei, podobnie zresztą jak i całe siły zbrojne państwa, korzystała z brytyjskiej pomocy szkoleniowo-kadrowej, ale i sprzętowej, co sprowadzało się do lokowania zamówień na jednostki pływające, zwłaszcza w początkowym okresie w stoczniach Anglii. Poza tym z brytyjską pomocą zorganizowano i uruchomiono bazę marynarki wojennej w Muara.

Rozwój eksploatacji podmorskich złóż surowców mineralnych, stanowiących tak naprawdę podstawę bytu Brunei, spowodował zapotrzebowanie na nowy typ jednostek pływających, które określano jako OPV – Offshore Patrol Vessels (pol. patrolowce strefy przybrzeżnej), zdolnych do patrolowania morskiej strefy ekonomicznej sułtanatu i ochro-

1. Sobański M.S., *Niezgany konflikt, Borneo 1962-1966*, „OW” nr 55 (5/2002) i nr 56 (6/2002).

2. Były to *Bendahara, Maharajalela* oraz *Kermandera*.

ny znajdujących się tam obiektów wydobywczych. Wcześniej posiadany tabor pływający, nawet jeśli posiadał charakter ofensywny jak kutry raketowe typu *Waspada*³ przeznaczony był wyłącznie do działania w strefie brzegowej oraz na śródlądziu i nie był zdolny do realizacji nowych zadań. Niezbędna okazała się zatem daleko idąca modernizacja floty Brunei obejmująca zarówno bazę w Murar jak i zakup nowych okrętów.

W roku 1995 zawarto kontrakt na budowę 3 okrętów, określanych jako korwety typu *F 2000* (choć niektóre źródła nazywały je nawet fregatami) z BAE Systems Naval Ships, a jakże w Wielkiej Brytanii. Okręty typu *Nakhoda Ragam*⁴ powstały w szkockiej stoczni Marconi Marine w Scotstoun, a na wodę spłynęły odpowiednio w styczniu i czerwcu 2001 oraz czerwcu 2002 roku, zaś zakończenie ich budowy przypadało na lata 2003 i 2004.

Zgodnie z projektem wyporność standardowa jednostek wynosiła 1500 t, a wyporność pełna odpowiednio 1940 t przy długości całkowitej kadłuba 95,0 m, szerokości 12,8 m oraz zanurzeniu 3,6 m. napęd korwet stanowiły 2 silniki wysokoprężne Burmeister-Wain (wg innych źródeł – 4 MAN 20 RK270), które zapewniały maksymalną prędkość 30 węzłów oraz zasięg 5800 Mm przy 12 węzłach.

Okręty otrzymały bogate i różnorodne uzbrojenie, obejmujące 8 (2 x IV) francuskich pocisków przeciwokrętowych MM 40 Exocet Block II, 16 brytyjskich pocisków plot. Seawolf w piono-

wej wyrzutni kadłubowej, 1 uniwersalne działo OTO Melara kal. 76,2 mm na pokładzie dziobowym, 2 działa plot. kal. 20 mm (lub jak chcą inni 2 działa DS. 30B REMSIG kal. 30 mm) oraz 2 trójrurowe wyrzutnie torped pop kal. 324mm. Korwety miały również dysponować śmigłowcem pokładowym S-70B Seahawk na rufowym lądowisku, jednak bez możliwości hangarowania. Etatowa załoga liczyła 62 względnie jak podają inne źródła, 79 marynarzy i oficerów⁵.

Ukończenie prac nad jednostkami otworzyło nowy etap w ich dziejach, niestety bardzo niesympatyczny a wiążący się z tym, że strona brunejska uznała iż zostały one wykonane niezgodnie z pierwotnym zatwierdzonym przez strony projektem, wobec czego odmówiła ich odbioru, co w oczywisty sposób spotkało się z ostrym protestem producenta. Ponieważ obie strony, tak zamawiający jak i stocznia, twardo obstawały przy swoich racjach, sprawa korwet trafiła w końcu na wokandę Międzynarodowego Trybunału Arbitrażowego. Ten ostatecznie w 2007 podjął decyzję na mocy której w lipcu tego roku Brunei musiała przyjąć okręty. Nie zostały one jednak wcielone w skład floty sultanatu, lecz pozostawiono je „na sznurku” w stoczni James Fischer w Barrow (Wielka Brytania) w oczekiwaniu na dalszy los i ewentualnego nowego odbiorcę. W roku 2007 Brunei przekazała zakwestionowane jednostki niemieckiej stoczni Lürssen Werft, która jako agent miała znaleźć potencjalnych nabywców korwet. Większość źródeł utrzymuje, że

wszystkie 3 jednostki typu *Nakhoda Ragam* miały w roku 2008 zostać nabyte przez Algierię za kwotę 600 mln £.

Niestety problem floty Brunei z brakiem niezbędnych jednostek zdolnych do działania w strefie przybrzeżnej nadal jednak pozostał. Sultanat zmuszony był do dalszych poszukiwań potrzebnych okrętów klasy OPV, lecz tym razem swą uwagę skierowała, o dziwo nie tradycyjnie ku stoczniom brytyjskich, które się trochę skompromitowały, ale ku niemieckiej stoczni Lürssen Werft, która już wcześniej zyskała zaufanie pomagając „zagospodarować” niechciane korwety.

W rezultacie po negocjacjach Brunei podpisało ze stoczną Lürssen Werft kontrakt na budowę serii 3 jednostek typu *PV 80*, oficjalnie klasyfikowanych jako patrolowce.

Wyporność standardowa patrolowców typu *PV 80* wynosi 1420 t, a wyporność pełna odpowiednio 1550 t, jest zatem mniejsza od nieakceptowanego typu *Nakhoda Ragam*. Uwaga ta dotyczy zresztą praktycznie wszystkich parametrów technicznych okrętów.

Długość całkowita jednostek sięga 80,00 m, zaś długość w linii wod-

3. Były to *Waspada*, *Seteria* i *Pejuang*, zbud. 1977-1979 Singapur, wyp. 150/206 t, dł. 36,9 x 7,2 x 1,8 m, silniki wysokoprężne 9000 KM, pręđ. 30 w., zasięg 1200 Mm/14 w. uzbr. 2 pociski przeciwokrętowe MM 38 Exocet, 2 x kal. 30 mm BMARC-Oerlikon, 2 x II km kal. 7,62 mm załoga 34 ludzi, w tym 4 oficerów.

4. Były to *Nakhoda Ragam*, *Bendhara Sakam* oraz *Jerambak*.

5. Wg *Weyers Flotten Taschenbuch 2002/2004* pod red. W. Globke, Bonn 2002.

Jeszcze jedno ujęcie *Darussalam*, bardziej od rufy.

Fot. Hartmut Ehlers



nej 74,35 m, a między pionami jedynie 70,26 m. szerokość kadłuba w linii wodnej wynosi 13,0 m, a wysokość boczna kadłuba 5,9 m. Zanurzenie średnie 3,0 m, a maksymalne 3,3 m, przy czym w rejonie śrub napędowych dochodzi ono do 3,8 m.

Patrolowce PV 80 posiadają rasową sylwetkę z przesuniętą ku dziobowi opływową bryłą nadbudówki z ekspozowaną, przeszkloną sterówką, pojedynczym masywnym kominem na śródokręciu oraz obszernym pokładem lotniczym dla śmigłowca na rufie.

Napęd okrętu stanowią 2 silniki wysokoprężne firmy MTU nieznanego typu i mocy, które poruszają 2 wały napędowe zakończone śrubami, zapewniając maksymalną prędkość 28 węzłów.

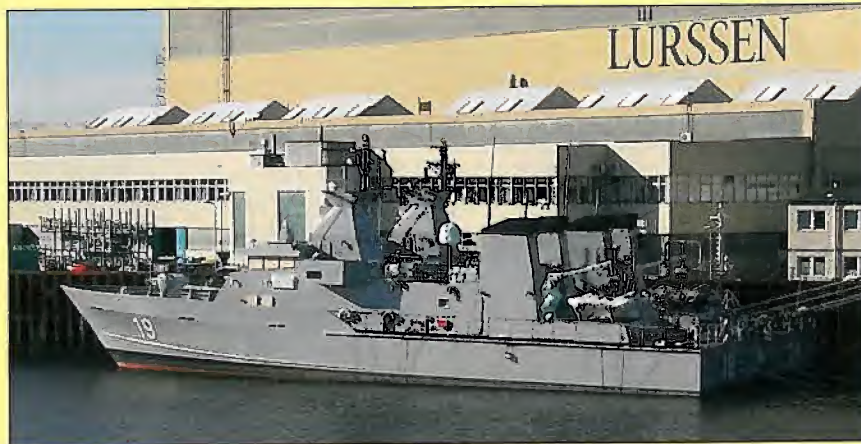
Uzbrojenie okrętu obejmuje pojedyncze uniwersalne działo kal. 57 mm Bofors w opływowej zamkniętej wieży na pokładzie dziobowym przed bryłą nadbudówki, 2 pojedyncze działa kal. 20 mm L/90 Oerlikon GAMB01 i 2 pojedyncze karabiny maszynowe kal. 7,62 mm. Istnieje możliwość wyposażenia patrolowców w 2 zestawy z czterema wyrzutniami francuskich pocisków przeciwokrętowych MM 40 Exocet. Obszerne lądowisko na rufie pozwala na bazowanie, jednak bez możliwości hangarowania, 1 śmigłowca o gabarytach do wielkości Sikorski SH-60 Seahawk.

Bogate wyposażenie elektroniczne patrolowca składa się z radaru dozoru powietrznego i nawodnego Terma Scanner 4100, 2 radarów nawigacyjnych Furano oraz optronicznego urządzenia rozpoznawczego Zeiss MEOS II.

Z uwagi na przewidywane wykorzystanie jednostek do realizacji różnorodnych działań w pobliżu morskich urządzeń wydobywczych ropy naftowej i ropy naftowej, w skład ich wyposażenia weszły także 2 armatki wodne do gaszenia pożarów. Poza tym wyposażenie patrolowców obejmuje także 10-metrową łódź roboczą, przechowywaną w pomieszczeniu poniżej pokładu lądowiska na rufie, szybka hybrydowa łódź ratownicza na żurawiku na lewej burcie oraz łódź pomiarowa umieszczona w analogiczny sposób, tyle tylko, że na prawej burcie.

Zgodnie z etatem załoga patrolowca typu PV 80 liczy 58 ludzi, w tym 10 oficerów, 20 podoficerów, 24 marynarzy oraz 4 osoby personelu lotniczego, obsługujące śmigłowiec.

Prototypowy patrolowiec o numerze bocznym 06, któremu nadano nazwę *Darussalam*, po wykończeniu przeprowa-



Tym razem patrolowce Syafatt (19) i Afiat (20) typu FPB 41, 15.06.2010 r. Fot. Hartmut Ehlers

dział na przełomie miesięcy czerwca i lipca 2010 roku pierwsze próby morskie, zaś latem tego roku został wodowany kolejny, drugi okręt o numerze bocznym 07, który otrzymał nazwę *Darulehsan*. O ile prace przy jego budowie przebiegać będą zgodnie z harmonogramem, jednostka na swe pierwsze próby morskie wyjdzie w listopadzie bieżącego roku. Nie jest znany stopień zaawansowania prac oraz nazwa trzeciej jednostki serii.

Budowa nowych patrolowców typu PV 80, przeznaczonych do działania w strefie przybrzeżnej, nie wyczerpała jednak wcale współpracy Brunei z niemiecką stoczną Lürssen Werft, która dostarczyła już marynarce wojennej kraju serię 4 patrolowców typu FPB 41 *Ihtihad* (a wg innej wersji pisowni – *Itijihad*)⁶, które weszły do służby w latach 2009 i 2010.

Wyporność pełna patrolowców typu *Ihtihad* wynosi 284 t przy całkowitej długości kadłuba 41,30 m (długość w linii wodnej sięga odpowiednio 37,70 m). Szerokość kadłuba na wręgach to 7,30 m, a szerokość maksymalna 7,70 m. Wysokość boczna kadłuba 4,25 m, a zanurzenie projektowe 1,90 m.

Dominantę sylwetki jednostek stanowi duża bryła nadbudówki z wyraźnie wyeksponowaną sterówką i przestrzennym masztem, zamykana od strony rufy dwoma bliźniaczymi, ustawionymi na burtach, kominami.

Napęd jednostek stanowią 2 silniki wysokoprężne firmy MTU typu 16V4000, każdy o mocy 3405 kW, które poruszają za pośrednictwem 2 wałów napędowych śruby, zapewniając maksymalną prędkość 30 węzłów. Nie jest znany zasięg okrętów.

Choć uzbrojenie jednostek okryte jest oficjalnie tajemnicą, to jednak wiadomo, że składa się z pojedynczego działa kal. 27 mm Rheinmetall Mauser MLG (Mari-

ne Leicht Geschütz – pol. lekkie morskie działo pokładowe) BK-27 na pokładzie dziobowym. Całkowicie automatyczne działo MLG 27 wyrzeliwuje w systemie rewolwerowym pociski o wadze 0,26 kg z prędkością początkową 1025 m/s szybkostrzelność wynosi około 1700 strzałów na minutę (± 100). Uzupełnienie uzbrojenia stanowią 2 pojedyncze karabiny maszynowe kal. 7,62 mm. Wiele wskazuje, że istnieje możliwość zamontowania w razie potrzeby na pokładzie okrętów wyrzutni pocisków przeciwokrętowych.

Żałoga patrolowców liczy 21 ludzi, w tym 5 oficerów, 4 podoficerów oraz 12 marynarzy.

Pierwsza para nowych jednostek ze stoczni Lürssen Werft – *Ihtihad* (numer boczny 17) oraz *Berkat* (numer boczny 18) przeszły próby morskie na Bałtyku w okresie między majem a wrześniem 2009, zaś druga *Syafaat* i *Afiat* (numery boczne odpowiednio 19 i 20) między kwietniem a czerwcem 2010 roku. Wszystkie 4 patrolowce dotarły już do Brunei na pokładzie jednostki transportowej, wzmacniając potencjał floty sultanatu.

Zakupy nowych okrętów przez Brunei przyczyniły się bez wątpienia do poprawy militarnej pozycji państwa, które musi dbać o bezpieczeństwo swych podstawowych źródeł dochodu, jakimi jest eksploatacja podmorskich złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, zwłaszcza wobec zakusów na wspomniane bogactwa ze strony większych i bardziej „agresywnych” państw Azji Południowo-Wschodniej. ●

Serdeczne podziękowania dla Hartmuta Ehlersa za cenne informacje i materiał fotograficzny.

6. Są to *Ihtihad* (*Itijihad*) (17), *Berkat* (18), *Syafaat* (19) oraz *Afiat* (20).

Zachodnioniemiecki tender Main w morzu, lipiec 1989 r.
Fot. Hartmut Ehlers



Turecki tender Sokullu Mehmet Pasa (eks-Isar) na
redzie Gölcük, lipiec 1983 r. Fot. Hartmut Ehlers



Turecki tender Sokullu Mehmet Pasa (eks-Donau)
na redzie Izmiru, 17.10.2002. Fot. Hartmut Ehlers



Nowy brunejski patrolowiec Darussalam w stoczni Lürssena, lipiec 2010 r.

Fot. Hartmut Ehlers

